342.43
Sch65v

Schönemann, Oskar
Verwaltungsverbindunge
staaten.

Gaylord Bros.
Makers
Syracuse, N. Y.
PAT. JAN. 21, 1908

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
22 MAY 1914

Verwaltungsverbindungen unter deutschen Staaten.

Ein Beitrag zur Lehre von den Staatenverbindungen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Juristischen Doktorwürde

der Hohen Juristischen Fakultät

der Königlichen Universität Greifswald

vorgelegt

von

Oskar Schönemann

Kammergerichtsreferendar.

Greifswald

Druck von Julius Abel

1913.

348.43
Sch65v

Meinen Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/verwaltungsverbi00scho

Literatur.

I. Allgemeine Staatslehre und allgemeines Staatsrecht.

Bornhak, Allgemeine Staatslehre, 2. Aufl. Berlin 1909.

— Einseitige Abhängigkeitsverhältnisse unter den modernen Staaten, in den Staats- und völkerrechtlichen Abhandl. von Jellinek und Meyer, Bd. 1, Heft 5. Leipzig 1896.

Brie, Der Bundesstaat. Eine historisch-dogmatische Untersuchung. Leipzig 1874.

— Zur Lehre von den Staatenverbindungen, in Grünhuts Zeitschr. f. d. Privat- u. öffentl. Recht d. Gegenwart, Bd. 11 S. 85. Wien 1884.

— Theorie der Staatenverbindungen. Stuttgart 1886.

Gareis, Allgemeines Staatsrecht (Marquardsen I, 1). 1888.

Hatschek, Allgemeines Staatsrecht, 3 Teile (Samml. Göschen). Leipzig 1909.

Jellinek, Das Recht des modernen Staates, Bd. 1, allgem. Staatslehre, 2. Aufl. Berlin 1905.

— Die Lehre von den Staatenverbindungen. Wien 1882.

— Die rechtliche Natur der Staatenverträge. Wien 1880.

— Gesetz und Verordnung. Freiburg 1887.

— System der subjektiven öffentlichen Rechte, 2. Aufl. Tübingen 1905.

E. Meier, Über den Abschluß von Staatsverträgen. Leipzig 1874.

Neumann, Volk und Nation. Leipzig 1888.

Preuß, Gemeinde, Staat, Reich als Gebietskörperschaften. Berlin 1889.

Rehm, Allgemeine Staatslehre (Marquardsen², Einleitungsband II). Freiburg 1889.

— Allgemeine Staatslehre (Sammlung Göschen). Leipzig 1907.

Rosin, Grundzüge einer allgemeinen Staatslehre nach den politischen Reden und Schriftstücken des Fürsten Bismarck. Freiburg 1897.

Seidler, Das juristische Kriterium des Staates. Tübingen 1905.

v. Seydel, Der Bundesstaatsbegriff (1872), (zuerst erschienen in der Zeitschrift für d. Ges. Staatswissenschaft, Bd. 28 S. 185) und die neuesten Gestaltungen des Bundesstaatsbegriffes (1876), (zuerst in den Annalen des Deutschen Reiches 1876 S. 641), abgedruckt in seinen staatsrechtlichen und politischen Abhandlungen. Freiburg und Leipzig 1893.

Triepel, Das Interregnum. Leipzig 1892.

Waitz, Grundzüge der Politik. Kiel 1862.

II. Staatsrecht des Deutschen Bundes, des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches.

Anschütz, Deutsches Staatsrecht in v. Holtzendorff-Kohlers Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 6. Aufl. Berlin und Leipzig 1903—1904. Bd. 2 S. 451 ff.

Arndt, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Berlin 1901.

v. Gerber, Grundzüge des deutschen Staatsrechts, 3. Aufl. Leipzig 1880.

Haenel, Deutsches Staatsrecht, I. Leipzig 1892.

— Studien zum deutschen Staatsrecht. Leipzig, Bd. 1, 1873, Bd. 2, 1880 u. 1888.

Laband, Das Staatsrecht des deutschen Reiches. Tübingen. Bd. 1 u. 2, 5. Aufl. 1911, Bd. 3 und 4, 4. Aufl. 1901.

— Deutsches Reichsstaatsrecht. 6. Aufl. Öffentl. Recht I. Tübingen 1912.

v. Martitz, Betrachtungen über die Verfassung des Norddeutschen Bundes. Leipzig 1868.

O. Mejer, Einleitung in das deutsche Staatsrecht. Rostock 1861.

G. Meyer, Lehrbuch des deutschen Staatsrechtes, 6. Aufl., herausgegeb. von Anschütz. Leipzig 1905.

— Staatsrechtliche Erörterungen über die deutsche Reichsverfassung. Leipzig 1872.

— Grundzüge des norddeutschen Bundesrechtes. Leipzig 1868.

v. Rönne, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 2 Bde., 2. Aufl. Leipzig 1876/77.

Schulze, Einleitung in das deutsche Staatsrecht, 2. Ausg. Leipzig 1867.

— Lehrbuch des deutschen Staatsrechtes, 2 Bde. Leipzig 1881 u. 1886.

v. Seydel, Kommentar zur Verfassungsurkunde für das deutsche Reich, 2. Aufl. Freiburg und Leipzig 1897.

Zachariä, Deutsches Staats- und Bundesrecht, 2 Bde., 2. Aufl. 1853/54.

Zoepfl, Grundsätze des gemeinen deutschen Staatsrechts, 2 Bde., 5. Aufl. Leipzig und Heidelberg 1863.

Zorn, Das Staatsrecht des deutschen Reiches, 2 Bde. Berlin 1895, 1897.

— Die Verfassungsurkunde des deutschen Reichs. Berlin 1895.

III. Staatsrecht deutscher Einzelstaaten.

Handbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart in Monographien, früher herausgegeben von v. Marquardsen, dann von ihm und v. Seydel, später von v. Seydel und Piloty, schließlich von Jellinek und Piloty. Es wird im Folgenden kurz als Marquardsen und in seiner noch vor Vollendung des Ganzen begonnenen Neuauflage als Marquardsen[2] zitiert. Als eine dritte Auflage dieses Sammelwerkes ist zu betrachten das seit 1907 in Tübingen erscheinende Werk: Das öffentliche Recht der Gegenwart, herausgegeben von Jellinek, Laband, und Piloty, jetzt von Huber, Laband und Piloty, im Folgenden „Öffentliches Recht" genannt.

Bibliothek des öffentlichen Rechts, herausgegeben von Scholz und Storck, Hannover 1908 ff. Es wird im Folgenden als „Bibliothek" zitiert.

Im Einzelnen:

Becker, Das Staatsrecht des Großherzogtums Oldenburg, Marquardsen III, II, 1 S. 73—91.

Beseler, Staats- und Verwaltungsrecht des Fürstentums Schaumburg-Lippe, Bibl. XVII, 1910.

Bömers, Das Staatsrecht des Fürstentums Schaumburg-Lippe, Marquardsen III, II, 1, S. 165—176.

Böttcher, Das Staatsrecht des Fürstentums Waldeck, Marquardsen III, II, 1, S. 149—164.

Brückner, Das Staats- und Verwaltungsrecht der freien und Hansestadt Lübeck, Bibl. VI, 1909.

Büsing, Das Staatsrecht der Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, Marquardsen III, II, 1 S. 1—72.

van Calker, Das Staatsrecht des Großherzogtums Hessen. Öffentl. Recht XIX, 1913.

Falkmann, Das Staatsrecht des Fürstentums Lippe, Marquardsen III, II, 1, S. 177—186.

Forkel, Das Staatsrecht der Herzogtümer Sachsen-Coburg und Gotha. Marquardsen III, II, 2, S. 111—140.

v. Frankenberg, Das Staats- und Verwaltungsrecht des Herzogtums Braunschweig. Bibl. IV, 1909.

Häffelbarth, Das Staats- und Verwaltungsrecht des Herzogtums Sachsen-Altenburg, Bibl. VII, 1909.

Hubrich, Preußisches Staatsrecht, Bibl. XV, 1909.

Kircher, Das Staatsrecht des Herzogtums Sachsen-Meiningen, Marquardsen III, II, 2, S. 29—62.

Klinghammer, Das Staatsrecht des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt, Marquardsen III, II, 2, S. 141—152.

Klügmann, Das Staatsrecht der freien und Hansestadt Lübeck, Marquardsen III, II, 3, S. 37—63.

Knetsch, Das Staats- und Verwaltungsrecht von Sachsen-Weimar-Eisenach, Bibl. XIV, 1909.

Langbein, Das Staats- und Verwaltungsrecht des Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen, Bibl. X, 1909.

Leuthold, Das Staatsrecht des Königreichs Sachsen, Marquardsen II, II, S. 167—254.

Liebmann, Das Staatsrecht des Fürstentums Reuß ä. L., Marquardsen III, II, 2, S. 175—185.

O. Mayer, Das Staatsrecht des Königreichs Sachsen. Öffentl. Recht IX, 1909.

G. Meyer, Das Staatsrecht des Großherzogtums Sachsen-Weimar-Eisenach. Marquardsen III, II, 2, S. 1—28.

Müller, Das Staatsrecht des Fürstentums Reuß j. L., Marquardsen III, II, 2, S. 187—196.

Oberländer, Verfassung und Verwaltung des Herzogtums Sachsen-Meiningen, Bibl. XII, 1909.

Otto, Das Staatsrecht des Herzogtums Braunschweig, Marquardsen, III, II 1, S. 93—134.

Pietscher, Das Staatsrecht des Herzogtums Anhalt, Marquardsen III, II, 1, S. 135—148.

Rhamm, Das Staatsrecht des Herzogstums Braunschweig. Öffentl. Recht IV, 1908.

v. Rönne, Das Staatsrecht der preußischen Monarchie, 4 Bde., 4. Aufl. Leipzig 1881—84, Bd. 1 und 2 in 5. Aufl. bearbeitet von Zorn, Leipzig 1899 und 1906.

Sanftenberg und Knorr, Das Staats- und Verwaltungsrecht des Herzogtums Anhalt, Bibl. III, 1909.

Schambach, Das Staatsrecht des Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen, Marquardsen III, II, 2, S. 153—174.

Schlotter, Das Staats- und Verwaltungsrecht der Fürstentümer Reuß ält. u. jüng. Linie, Bibl. VIII, 1909.

Schücking, Das Staatsrecht des Großherzogtums Oldenburg. Öffentl. Recht XIV, 1911.

Schwartz, Das Staats- und Verwaltungsrecht des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt, Bibl. IX, 1909.

Sonnenkalb, Das Staatsrecht des Herzogtums Sachsen-Altenburg, Marquardsen III, II, 2 S. 63—110.

IV. Verwaltungsrecht.

Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 2. Aufl. Tübingen 1912.

Loening, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts. Leipzig 1884.

O. Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht, 2 Bde. Leipzig 1895/96.

G. Meyer, Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts, 3. Aufl., bearb. von Dochow. Leipzig 1910.

V. Sammelwerke.

v. Bitter, Handwörterbuch der preußischen Verwaltung, 2 Bde., 2. Aufl. Leipzig 1911.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausg. v. Conrad, Elster, Lexis und Loening, 8 Bde., 3. Aufl. Jena 1909/1911.

v. Holtzendorff, Enzyklopädie der Rechtswissenschaft, 6., der Neubearbeitung, 1. Aufl., herausgegeb. v. Kohler, 2 Bde. Berlin und Leipzig 1903/04.

Frhr. v. Stengel, Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts, 2 Bde. 3 Erg.-Bde., Freiburg 1890—1897. 2. Aufl. herausgegeb. von Fleischmann unter dem Titel „Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts". Tübingen 1911 (im Erscheinen).

VI. Zeitschriften.

Annalen des Norddeutschen Bundes und des deutschen Zollvereins, seit dem 3. Bd. unter dem Titel: Annalen des deutschen Reiches. Herausgegeben von Hirth, dann von Hirth und Seydel, jetzt von Eheberg und Dyroff. Berlin, München und Leipzig.

Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.

Deutsche Juristenzeitung. Berlin.

Finanzarchiv, herausg. von Schanz. Stuttgart und Berlin.

Jahrbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart. Tübingen.

Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des deutschen Reiches. Herausg. von v. Holtzendorff, 4 Bde., Leipzig 1871—1876. Neue Folge u. d. Titel: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich, herausg. von v. Holtzendorff und Brentano, später von Schmoller. Leipzig.

Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik, herausg. von Conrad. Jena.

Seufferts Blätter für Rechtsanwendung, Nürnberg.

Verwaltungsarchiv, herausg. v. Schultzenstein und Keil. Berlin.

Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.

Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart, herausg. von Grünhut. Wien.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Zentralblatt der Reichsversicherung, herausg. von Stier-Somlo. Frankfurt.

VII. Quellen und Materialiensammlungen.

Allgemeine Dienstanweisung für Post- und Telegraphie. Berlin 1900.
Amtsblatt der deutschen Reichspostverwaltung. Berlin.
Amtsblatt der Königl. preußischen Telegraphenverwaltung. Berlin.
Amtsblatt des Eisenbahndirektionsbezirkes. Berlin.
Amtsblatt des Königl. Postdepartements. Berlin.
Amtsblatt des Reichspostamts. Berlin.
Bundesgesetzblatt des Norddeutschen Bundes.
Eisenbahnverordnungsblatt. Berlin.
Fürstl. Waldeckische Regierungsblätter.
Gesetzblatt für das Herzogtum Oldenburg.
Gesetzsammlung der freien und Hansestadt Hamburg.
Gesetzsammlung für das Fürstentum Lippe.
Gesetzsammlung für das Fürstentum Reuß ä. L.
Gesetzsammlung für das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt.
Gesetzsammlung für das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen.
Gesetzsammlung für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach, bearbeitet von Karl H. T. Röhlig, Bd. 1, 1869. Jena.
Gesetzsammlung für das Herzogtum Coburg.
Gesetzsammlung für das Herzogtum Gotha.
Gesetzsammlung für das Herzogtum Sachsen-Altenburg.
Gesetzsammlung für die Fürstl. Reußischen Lande j. L.
Gesetzsammlung für die Königl. Preußischen Staaten seit 1. 1. 1907, u. d. Titel Preußische Gesetzsammlung.
Gesetz und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen.
Glaser, Archiv des Norddeutschen Bundes, Bd. 1. Berlin 1867.
Großherzoglich hessisches Regierungsblatt.
Hahn, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen, Bd. 1 Materialien zu dem Gerichtsverfassungsgesetz. Berlin 1879.
John, Die Strafprozeßordnung für das deutsche Reich, 3 Bde. Erlangen 1884—1889.
Die Militärgesetze des deutschen Reiches, mit Erläuterungen, herausg. auf Veranlassung des Königl. preuß. Kriegsministeriums. Berlin 1888.
Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung in den Königl. Preußischen Staaten.
Pfafferoth, Jahrbuch der deutschen Gerichtsverfassung. Berlin 1880.
Regierungsblatt für das Großherzogtum Sachsen.
Regierungsblatt für das Königreich Bayern, seit 1874 mit dem Gesetzblatt vereinigt in ein amtliches Organ unter dem Titel: Gesetz und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern.
Reichsgesetzblatt.

Sammlung der landesherrlichen Verordnungen im Herzogtum Sachsen-Meiningen.

Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen.

Schaumburg-Lippische Landesverordnungen.

Schulze, Die Hausgesetze der regierenden deutschen Fürstenhäuser, 3 Bde. Jena 1862—1883.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Hauses der Abgeordneten nebst Anlagen.

Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Preußischen Herrenhauses nebst Anlagen.

Stoerk, Handbuch der deutschen Verfassungen. Leipzig 1884.

Triepel, Quellensammlung zum deutschen Reichsstaatsrecht. 2. Ausg. Tübingen 1907, dazu Ergänzungsheft. Tübingen 1911.

Verhandlungen des Reichstages nebst Anlagen zu den stenographischen Berichten.

Verordnungssammlung für Lübeck.

Verträge und Verhandlungen über die Bildung und Ausführung des deutschen Zoll- und Handelsvereins, 5 Bde. Berlin 1845—1871.

Frhr. v. Völderndorff, Deutsche Verfassung und Verfassungsentwürfe, in den Annalen des deutschen Reichs 1890, S. 241 ff.

Zachariä, Die deutschen Verfassungsgesetze der Gegenwart. Göttingen 1855 mit 2 Fortsetzungen 1858 und 1862.

VIII. Monographien über die einzelnen Verwaltungszweige.

1. Militärverwaltung.

Brockhaus, Das deutsche Heer und die Kontingente der Einzelstaaten. Leipzig 1888.

Tepelmann, Die rechtliche Natur der Militärkonventionen im deutschen Reiche und ihr Einfluß auf die Einheitlichkeit des Reichsheeres, Göttinger Dissertation. Hannover 1891.

2. Postverwaltung.

Aschenborn, Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 und die Vorschriften der Reichsverfassung über das Post- und Telegraphenwesen. Artikel 48—52. Mit Erläuterungen. Berlin 1908.

Dambach, Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871 mit Erläuterungen. 6. Aufl. herausg. von v. Grimm. Berlin 1901.

Fischer, Die Verkehrsanstalten des Reichs (Eisenbahnen, Post und Telegraphie) im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege des deutschen Reichs, herausg. von v. Holtzendorff, Bd. 1 S. 409, Bd. 2 S. 211, Bd. 3 S. 421. Leipzig 1871, 1873, 1876.

Fischer, Die deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung, Textausgabe mit Anmerkungen. (Guttentagsche Sammlung deutscher Reichsgesetze Nr. 7.) Fortgeführt von König, 6. Aufl. Berlin 1908.

Fünfzig Jahre elektrischer Telegraphie 1849—1899. Berlin 1899.

Grosse, Die Beseitigung des Thurn und Taxis'schen Postwesens in Deutschland durch Heinrich Stephan. Minden 1898.

Hartmann, Entwicklungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart mit besonderer Beziehung auf Deutschland. Leipzig 1868.

Stephan, Geschichte der preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart. Berlin 1859.

Timm, Die Gestaltung des deutschen Postgebiets in den letzten 10 Jahren, im Amtsblatt der deutschen Reichspostverwaltung 1872 S. 115.

3. Lotterieverwaltung.

Lion, Die Lotteriestaatsverträge des Königreichs Preußen mit 18 deutschen Bundesstaaten. Diss. Heidelberg 1907.

Müller, Das bayerische Lotteriespielgesetz vom 11. Oktober 1912, in Seufferts Blättern für Rechtsanwendung. 78. Jahrg. H. 2 u. 3. Nürnberg 1913.

Die Preußisch-Süddeutsche Klassenlotterie. Diessen vor München 1911.

Schmidt, Die deutschen Staatslotterien in den letzten vier Jahrzehnten, in der Zeitschr. f. d. ges. Staatswissensch. 68. Jahrg., Heft 2. Tübingen 1912.

Strutz, Die preußischen Lotterieverträge, im Finanzarchiv, Bd. 24, 2. Stuttgart und Berlin 1907.

4. Eisenbahnverwaltung.

Biermer, Die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft (Samml. nationalökonomischer Aufsätze und Vorträge, Bd. 2 Heft 8—9). Gießen 1911.

van der Borght, Das Verkehrswesen, 2. Aufl. Leipzig 1912 (Hand- und Lehrbuch d. Staatswissenschaften I, 7).

Fünfzig Jahre Preußisch-Deutscher Eisenbahnpolitik, in der deutschen Rundschau, Bd. 89 S. 362. Berlin 1896.

Huber, Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. Denkschrift im Auftrage des Württembergischen Handelskammertages vom 27. September 1901. Stuttgart 1902.

Karl, Der deutsche Staatsbahnwagenverband, in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 68. Jahrgang, Heft 2. Tübingen 1912.

Kech, Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik (Samml. Göschen). Leipzig 1911.

Kirchhoff, Die deutsche Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart und Berlin 1911.

Krueger, Zur Geschichte des Bismarckschen Reichseisenbahnprojekts vom Jahre 1876. Berlin 1909.

Quaatz, Ein Kapitel Preußischer Verkehrspolitik. Im Archiv f. Eisenbahnwesen, 32. Jahrgang S. 1345. Berlin 1909.

Zehn Jahre Preußisch-Deutscher Eisenbahnpolitik. Leipzig 1876.

5. Zollverwaltung.

Ämterverzeichnis für die Verwaltung der Zölle, Reichssteuern und Übergangsabgaben, herausgegeben vom Reichsschatzamt. Berlin 1910 nebst Nachtrag 1912.

v. Auffeß, Die Zölle und Steuern, sowie die vertragsmäßigen, auswärtigen Handelsbeziehungen des deutschen Reiches, in den Annalen des deutschen Reichs 1893, S. 161 ff.

Delbrück, Der Artikel 40 der Reichsverfassung. Berlin 1881.

Havenstein, Die Zollgesetzgebung des Reiches, 2. Aufl. Berlin 1906.

Troje-Düffe, Das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869, 7. Aufl. Harburg a. d. Elbe 1910.

Weber, Der deutsche Zollverein, 2. Aufl. Leipzig 1871.

Wiesinger, Die Zölle und Steuern des deutschen Reichs, 6. Aufl. München und Berlin 1912.

6. Strombauverwaltung.

Geigel, Der Gesetzentwurf, betreffend Ausbau der Wasserstraßen und Erhebung von Schiffahrtsabgaben, im 41. Bd. (3. Folge) der Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, her. von Conrad, S. 249. Jena 1911.

— Das Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 mit Erläuterungen. Halle a. S. 1912.

v. Graßmann, Das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung

von Schiffahrtsabgaben mit Erläuterungen. Mannheim und Leipzig 1912.

Grosch, Die Einführung von Schiffahrtsabgaben im deutschen Reiche, im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich (Neue Folge), herausg. von Schmoller, 36. Jahrgang, S. 1123 (Heft 3, S. 97). München und Leipzig 1912.

O. Mayer, Schiffahrtsabgaben II, Kritische Bemerkungen zum Entwurfe eines Reichsgesetzes, die Erhebung von Schiffahrtsabgaben betreffend. Tübingen 1910.

Peters, Schiffahrtsabgaben, Teil I 1906, Teil II und III 1908, Leipzig (Bd. 115 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik).

— Das Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911, mit Einleitung und Kommentar. Berlin 1912.

Inhaltsübersicht.

Literatur 5
Inhaltsübersicht 15
Vorwort 17

I. Einleitende Untersuchungen.

§ 1. Der Staatsbegriff 18
§ 2. Die Staatenverbindungen im allgemeinen und die Verwaltungsverbindungen im besonderen. 20

II. Die einzelnen Verbindungen.

1. mit vertraglicher Grundlage.

a) ohne Organisation.

§ 3. Die Übernahme der inneren Verwaltung des Fürstentums Waldeck durch Preußen 23
§ 4. Die Militärkonventionen 29
§ 5. Die Post- und Telegraphenkonventionen 36
§ 6. Die Lotteriekonventionen. Die Preußisch-Süddeutsche Klassenlotterie 49
§ 7. Die Verbindungen auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung. Die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, der deutsche Staatsbahnwagenverband, die deutsche Gepäckeinnahmegemeinschaft 62

b) teils mit, teils ohne Organisation.

aa) Die Gerichts-Anschlüsse und Gemeinschaften.

§ 8. 1. Ordentliche Gerichte 81
§ 9. 2. Verwaltungsgerichte 87
§ 10. 3. Oberversicherungsämter 89
§ 11. bb) Die Zoll- und Steuer-Anschlüsse und Vereine . 91

2. mit gesetzlicher Grundlage.

§ 12. Die Strombauverbände nach dem Reichsgesetz v. 24. 12. 1911 99

Vorwort.

Die Lehre von den Staatenverbindungen ist häufig Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchung geworden. Besonders nachdem in den Jahren 1866/67 und 1870 Deutschland neu gestaltet und das Deutsche Reich geschaffen war, begannen bald lebhafte Erörterungen über den Rechtscharakter dieses neuen Deutschen Reiches und dabei wurde namentlich die Lehre von dem Unterschied zwischen Staatenbund und Bundesstaat, die bis zum Jahre 1866 wesentlich durch die Abhandlung von Waitz über „Das Wesen des Bundesstaates“ [1]) beherrscht wurde, Gegenstand eingehender, wissenschaftlicher Untersuchung [2]). Dagegen fehlte lange Zeit in der neueren Literatur ein Werk, welches die gesamte Lehre von den Staatenverbindungen in ihrem Zusammenhang und mit umfassender Berücksichtigung aller geschichtlich hervorgetretenen Verbindungsarten behandelte. Diese Lücke auszufüllen unternahm als erster Jellinek [3]) in einer eingehenden auf Grundlage eines reichen positiven Stoffes aufbauenden Untersuchung über die gesamte Lehre von den

1) Zuerst veröffentlicht in der allgem. Monatsschr. f. Wissenschaft und Literatur 1853, S. 494 ff., dann wieder abgedruckt als dritte der „einzelnen Ausführungen“ in den „Grundzügen der Politik“, Kiel 1862, S. 153 ff.

2) von Martitz, Betrachtungen über die Verfassung des Norddeutschen Bundes. — G. Meyer, Grundzüge des Norddeutschen Bundesrechtes. — G. Meyer, Staatsrechtliche Erörterungen über die deutsche Reichsverfassung. — v. Seydel, Der Bundesstaatsbegriff. — Haenel, Studien zum deutschen Staatsrecht. — Brie, Der Bundesstaat.

3) Jellinek, Die Lehre von den Staatsverbindungen, Wien 1882.

Staatenverbindungen im weitesten Sinne des Wortes. Ihm trat dann Brie[4]) entgegen, zunächst in einer Kritik des Jellinekschen Werkes, dann in seiner „Theorie der Staatenverbindungen", in der er seine eigene Auffassung von den Staatenverbindungen und ihren verschiedenen Arten entwickelte. Jedoch werden sowohl in diesen Schriften wie auch in den Werken über allgemeines Staatsrecht und allgemeine Staatslehre[5]) meist außerdeutsche Verhältnisse der Betrachtung der Verbindungen zugrunde gelegt. Vor allem werden bei der Behandlung der Verwaltungsverbindungen fast nur internationale Beziehungen, wie der Weltpostverein, der allgemeine Telegraphenverein, die Meterkonvention, der Eisenbahnfrachtverein usw. berücksichtigt. Im Folgenden sollen daher die Verwaltungsverbindungen innerhalb des Deutschen Reiches unter Berücksichtigung der neuesten Erscheinungen behandelt werden.

I. Einleitende Untersuchungen.

§ 1.

Der Staatsbegriff.

Alle staatsrechtliche Untersuchung muß mit der Feststellung des Staatsbegriffes beginnen[6]). Indes teilt die Staatslehre mit allen Wissenschaften das Schicksal, daß es schwer ist, über

4) Brie, Zur Lehre von den Staatenverbindungen in Grünhuts Zeitschrift Bd. 11, S. 85. — Brie, Theorie der Staatenverbindungen, Stuttgart 1886.

5) Bornhak, Allgemeine Staatslehre, 2. Aufl. Berlin 1909. — Gareis, Allgemeines Staatsrecht, 1888. — Jellinek, Allgemeine Staatslehre, 2. Aufl. Berlin 1905. — Rehm, Allgemeine Staatslehre (Marqu.[2], Einleitungsband II). — Rehm, Allgemeine Staatslehre, (Samml. Göschen), Leipzig 1907.

6) Jellinek, Gesetz und Verordnung S. 189.

ihren Grundbegriff, auf dem die ganze Wissenschaft ruht, zu klarer Erkenntnis zu gelangen. Dementsprechend ist die Zahl der Staatsdefinitionen unübersehbar. So verschieden auch im einzelnen die Auffassungen vom Wesen des Staates sein mögen, stimmen sie doch im allgemeinen darin überein, daß zum Begriffe des Staates dreierlei notwendig ist: Ein Volk, ein Gebiet und eine Herrschergewalt; auf diesen drei Elementen baut sich der Staat auf.

Zunächst ist erforderlich das Vorhandensein einer Menge von Menschen; das Volk ist die natürliche Grundlage des Staates, und zwar nicht Volk im Sinne von Nation, d. h. der aus Blutsgemeinschaft sich herleitenden Sprach- und Kulturgemeinschaft [7]). Denn es gibt Völker, die in eine Mehrheit von Staaten geteilt sind, wie die Deutschen — in Deutschland und Österreich — und umgekehrt findet man verschiedene Nationalitäten zu einem Staate vereinigt — in Österreich, in der Schweiz — ja fast jeder größere Staat hat fremde Volksparzellen in sich — Polnische im Deutschen Reich. Vielmehr ist Volk als politische Einheit [8]), als Organisationsgemeinschaft aufzufassen.

Das Volk ist die eine Grundlage des Staates, die andere ist das Gebiet. Hiermit soll gesagt sein, daß das Staatsvolk ein seßhaftes Volk sein muß; es muß auf einem bestimmt begrenzten Teile der Erdoberfläche feste Wohnsitze erworben haben. Es kann wandernde Völker, aber keine wandernden Staaten geben [9]). Eine schweifende Horde von Nomaden, ein germanischer Heereszug der Wanderungszeit, sie sind, wenn sie auch eine staatsähnliche Organisation aufweisen, die etwa in der Autoritätsstellung

7) Hubrich, Preußisches Staatsrecht S. 154.
8) Neumann, Volk und Nation S. 32.
9) Schulze, Einleitung S. 159.

eines Häuptlings oder Heerkönigs gipfelt, keine Staaten. Das Gebiet ist demnach ein konstitutives Element des Staates, es ist der Staat selbst in seiner räumlichen Ausdehnung.

Das dritte Element ist die Staatsgewalt. Heißt es zum ersten: kein Staat ohne Volk, und zum zweiten: kein Staat ohne Land, so steht drittens fest: kein Staat ohne oberste Gewalt. Diese Staatsgewalt ist die dem Staate ausschließlich zustehende Fähigkeit, Land und Leute zu beherrschen. Das bedeutet einmal: die Staatsgewalt ist die oberste Gewalt ihres Bereichs, ihr Befehl hat den Vorrang vor den Befehlen der anderen, untergeordneten Gewalten des Landes. Ferner aber und mehr: Befehlen und Zwingen ist ein dem Staate ausschließlich vorbehaltenes Tun. Die Staatsgewalt hat in ihrem Herrschaftsbereich das Monopol des sozialen Zwanges [10]). Erst durch die einheitliche Herrschergewalt wird die Vielheit der Genossen zur Einheit des Volkes zusammengefaßt [11]).

Der Staat ist hiernach begrifflich das auf einem räumlich abgegrenzten Stück der Erdoberfläche durch eine eigenständige Herrschermacht als Einheit zusammengefaßte Volk [12]).

§ 2.

Die Staatenverbindungen im allgemeinen und die Verwaltungsverbindungen im besonderen.

Jede friedliche Beziehung zwischen Staaten kann als Staatenverbindung bezeichnet werden [13]). Im rechtlichen Sinne ist eine Staatenverbindung ein dauerndes Rechtsverhältnis, indem sich zwei oder mehrere verbündete Staaten befinden, eine

10) Anschütz, in v. Holtzendorffs Enzyklopädie, S. 464. Bd. II.
11) Jellinek, Allgemeine Staatslehre S. 412.
12) Hubrich, S. 148.
13) Brie, Theorie der Staatenverbindungen S. 23.

auf einem besonderen Rechtsgrunde beruhende, auf Dauer eingerichtete Gemeinschaft zwischen einer Mehrheit von Staaten [14]). Das Moment des besonderen Rechtsgrundes hebt die Staatenverbindung ab von der allgemeinen, universalen Gemeinschaft der Staaten, welche die Grundlage des Völkerrechts bildet. Durch ihren dauernden und institutionellen Charakter unterscheidet sich die Staatenverbindung einerseits von vorübergehenden internationalen Vereinigungen aller Art, andrerseits von zwischenstaatlichen Verträgen, die, wenngleich sie auf längere, vielleicht unbestimmte Zeit abgeschlossen sind, — z. B. dauernde Schutz- und Trutzbündnisse — während dieser Zeit wohl rechtliche Beziehungen zwischen den Staaten schaffen, nicht aber in bleibenden Einrichtungen, gemeinsamen Institutionen der Verbündeten zum Ausdruck kommen.

Die Staatenverbindungen sind entweder politische, d. h. den Staat als Machtwesen ergreifende, oder nicht politische, d. h. solche, die ihn als sozialen Verband angehen, kulturelle Angelegenheiten betreffen [15]). Staatenverbindungen im engeren Sinn sind nur die erstgenannten [16]). Die Verwaltungsverbindungen dagegen, von denen hier die Rede sein soll, gehören zu der zweiten Gruppe; sie sind nicht politischer Natur, sondern haben administrative Zwecke. Die politischen Verbindungen erfassen den Staat in seiner ganzen Persönlichkeit, beziehen sich auf den staatlichen Machtzweck im engeren Sinne, betreffen den wichtigsten Staatszweck, das Vorhandensein des Staates als Macht, die Politik [17]). Die Verwaltungsverbindungen dagegen ergreifen die Kontrahenten stets nur auf einem engbegrenzten Gebiete ihrer

14) Anschütz, S. 461.
15) Rehm, Allgemeine Staatslehre 1907, S. 24.
16) Jellinek, Allgemeine Staatslehre S. 723.
17) Rehm, Allgemeine Staatslehre 1899, S. 98.

Wirksamkeit und beziehen sich auf für die Machtstellung des Staates unmittelbar weniger bedeutende Hoheitsrechte.

Die Verwaltungsverbindungen zerfallen nun wieder — ebenso wie die Staatenverbindungen im engeren Sinne — in solche o h n e und solche m i t einer Organisation, d. h. ohne und mit den verbundenen Staaten gemeinschaftlichen, zur Erfüllung der Zwecke der Verbindung bestimmten Organen [18]).

Im ersten Fall verbindet sich ein Staat mit einem anderen unter Verzichtleistung auf die Ausübung eines ihm zustehenden Hoheitsrechtes und überträgt diese in gewissem Umfange auf den anderen Staat, der nun an Stelle des ersteren fungiert. Beide Staaten existieren nebeneinander, ohne daß Organe vorhanden sind, welche durch die Vereinigung geschaffen worden sind, oder in denen diese zum Ausdruck kommt [19]). In diesen Fällen spricht man von einem Verwaltungsanschluß. Der Umfang der Rechte, deren sich der eine Staat entäußert, kann verschieden sein. Das Fürstentum Waldeck hat die Ausübung des größten Teils seiner Hoheitsrechte an Preußen überlassen, während andere Staaten, nur auf eigene Militär-, Post- und Telegraphen-, Eisenbahn-, Zoll- und Steuerverwaltung, sowie auf eigene Staatslotterie und Gerichte verzichtet haben.

Im anderen Fall besitzt die Verbindung eigene gemeinschaftliche Organe zur Wahrnehmung der Vertragszwecke; man spricht dann von einer Organsgemeinschaft. Solche Gemeinschaften bestehen auf dem Gebiete der Justiz- und Zoll- und Steuerverwaltung, auf dem es aber auch Verwaltungsanschlüsse gibt.

---

18) J e l l i n e k, Staatenverbindungen S. 58. — B r i e, Staatenverbindungen S. 52. — A n s c h ü t z, S. 462. — T r i e p e l, Interregnum S. 90. 19) J e l l i n e k, Staatenverbindungen S. 58.

Während die genannten Verbindungen alle auf Vereinbarung beruhen, haben die durch das Reichsgesetz vom 24. Dezember 1911 betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben geschaffenen Strombauverbände, gesetzliche Grundlage und sind dementsprechend den Verbindungen mit vertraglicher Grundlage gegenüber zu stellen.

II. Die einzelnen Verbindungen.

1. mit vertraglicher Grundlage.

a) ohne Organisation.

§ 3.

Die Übernahme der inneren Verwaltung des Fürstentums Waldeck durch Preußen.

Auf Grund der Verträge vom 18. Juli 1867 [20]), 24. November 1877 [21]), 2. März 1887 [22]) hat Preußen die innere Verwaltung [23]) der Fürstentümer Waldeck und Pyrmont übernommen, mit Ausnahme derjenigen Verwaltung, welche dem fürstlichen Konsistorium in seiner Eigenschaft als Oberkirchenbehörde zusteht, und der des Domanialvermögens. Preußen führt die Verwaltung namens des Fürsten in Übereinstimmung mit den Waldeckschen Landesgesetzen aus, bezieht andrerseits die gesamten Landeseinnahmen, hat aber auch die sämtlichen Landesausgaben zu bestreiten mit Ausschluß der Ausgaben für das Konsistorium in dessen Eigenschaft als Oberkirchenbehörde,

20) Ges.Samml. f. d. preuß. Staaten 1868, S. 1.
21) Ges.Samml. f. d. preuß. Staaten 1878, S. 18.
22) Ges.Samml. f. d. preuß. Staaten 1887, S. 177.
23) Bezüglich der Übernahme der anderen Verwaltungszweige wird auf die folgenden Paragraphen verwiesen.

die von dem Fürsten bestritten werden. Preußen ist demnach verpflichtet, die die eigenen Einnahmen des Landes übersteigenden Kosten der Verwaltung aus seinen Mitteln zu decken. Der König von Preußen übt bezüglich der inneren Verwaltung der Fürstentümer die volle Staatsgewalt aus, wie sie dem Fürsten verfassungsmäßig zusteht. Infolgedessen lautet zur Zeit die Verkündigungsformel der Gesetze: „Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen usw. verordnen auf Grund des zwischen Preußen und Waldeck-Pyrmont geschlossenen Vertrages vom 2. März 1887, mit Zustimmung S. D. des Fürsten zu Waldeck und Pyrmont, sowie des Landtages der Fürstentümer, was folgt“ [24]). An der Spitze der Verwaltung der Fürstentümer steht ein vom König zu ernennender Landesdirektor, welcher die verfassungsmäßig der Landesregierung obliegende Verantwortlichkeit übernimmt. Die Organisation der Justiz- und Verwaltungsbehörden steht Preußen zu; es können die Befugnisse höherer Instanzen preußischen Behörden übertragen werden. Die Staatsbeamten werden von Preußen ernannt und leisten dem König den Diensteid, der jedoch das Gelöbnis der Beobachtung der Waldeckschen Verfassung enthält. Beamte können zwischen Preußen und Waldeck versetzt werden, ohne daß dies auf Dienstalter und Dienstzeit Einfluß hat.

Dem Fürsten bleiben die „wesentlichen Souveränitätsrechte“ [25]), nämlich die Vertretung des Staates nach außen, die

24) Dagegen lautet z. B. die Verkündigungsformel eines Kirchengesetzes betreffend Abänderung und Ergänzung der landeskirchlichen Gemeindeordnung vom 12. Dezember 1908: „Wir Friedrich, von Gottes Gnaden regierender Fürst zu Waldeck und Pyrmont, Graf zu Rappoltstein, Herren zu Hohenack und Geroldseck am Waßiegen verordnen hiermit unter Zustimmung der Landessynode, was folgt —“

25) Vergl. die Denkschrift zu dem Vertrage von 1867 in den Anlagen zu den stenographischen Berichten d. H. d. A. 1867/68, I S. 23.

er durch den Landesdirektor und unter dessen Verantwortlichkeit ausübt, das Begnadigungsrecht in den verfassungsmäßigen und gesetzmäßigen Grenzen, sowie das Recht der Zustimmung zu Verfassungsänderungen und Gesetzen, soweit sie nicht die Organisation der Justiz- und Verwaltungsbehörden betreffen. Doch wird der Fürst von dem ihm vorbehaltenen Recht der Zustimmung zu den Gesetzen keinen der preußischen Verwaltung hinderlichen Gebrauch machen [26]). Schließlich hat der Fürst noch die Stellung des sumus episcopus [27]) und ein Veto bei der Ernennung des Landesdirektors [27]), insofern nach dem Schlußprotokoll zu den Verträgen die Person des anzustellenden Landesdirektors vor dessen Berufung dem Fürsten namhaft gemacht wird, und falls die Anstellung beanstandet wird, zwei andere Personen namentlich bezeichnet werden, zwischen denen der Fürst binnen Monatsfrist eine Wahl treffen wird.

Dagegen hat das Fürstentum seine eigene Gesetzgebung behalten, die Rechte des Waldeck'schen Landtages sind daher durch die Änderung nicht berührt worden, nur hinsichtlich der Organisation der Behörden ist der preußischen Regierung vollkommen freie Hand gelassen. Trotzdem Preußen die ganze Regierung Waldecks führt, ist dieses Fürstentum dennoch Preußen gegenüber rechtlich ganz selbständig; kein preußisches Gesetz hat in Waldeck Gesetzeskraft. Waldeck ist kein Bestandteil des preußischen Staatsgebietes; die Waldeckschen Untertanen sind nicht preußische Staatsangehörige, die von Preußen ernannten Beamten des Fürstentums, sind nicht preußische Beamte [28]). Da

26) Vergl. Schlußprotokoll, Art. 2, abgedr. in den Anlagen S. 22.

27) Abg. v. Bunsen in der Sitzung d. H. d. A. vom 11. Dezember 1867, stenogr. Ber. 1867, Bd. I S. 334.

28) Im ersten Dezennium des Vertrages waren sämtliche Waldeckische Staatsdiener als solche preußische Untertanen.

dem Fürsten die Vertretung des Staates nach außen vorbehalten ist, so ernennt er den Waldeckschen Bevollmächtigten zum Bundesrat; auch steht ihm allein das Recht zu, Verträge mit anderen Staaten zu schließen, soweit dies Recht neben der Reichskompetenz überhaupt noch besteht. Waldeck ist daher nicht preußischer Oberhoheit unterstellt, sondern steht zu Preußen in einem, seine rechtliche Selbständigkeit als deutschen Bundesstaates nicht berührenden und überdies rechtlich lösbaren Vertragsverhältnis. Die rechtliche Persönlichkeit Waldecks dauert daher fort, trotzdem politisch das Fürstentum in eine Abhängigkeit von Preußen versetzt ist, die es kaum als etwas anderes erscheinen läßt, als einen preußischen Verwaltungsbezirk.

Die Dauer des Vertrages vom 18. Juli 1867 war, vorbehaltlich eines mindestens einjährigen Kündigungsrechtes vor Ablauf dieser Frist auf 10 Jahre vereinbart. Er wurde von Preußen im Jahre 1876 gekündigt und lief daher am 31. Dezember 1877 ab. Auf den Wunsch des Fürsten zu Waldeck und Pyrmont wegen Abschließung anderweiter, die Lage des Landes sicherstellenden Vereinbarungen mit Preußen waren indes bereits vorher Verhandlungen eingeleitet, deren Ergebnis ein neuer Vertrag vom 24. November 1877 war. Darnach führt Preußen die innere Verwaltung der Fürstentümer fort. Es ist jedoch auch die Verwaltung des Stiftes Schaaken, die bis dahin Waldeck vorbehalten war, auf Preußen übertragen worden. Im übrigen hat der neue Vertrag im wesentlichen die Bestimmungen des früheren aufrecht erhalten. Nach Artikel 12 ist derselbe auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen, dem Fürsten jedoch nach Ablauf von drei Jahren vom 24. November 1877 ab, ein Kündigungsrecht vorbehalten. Indes machte der Fürst von dem Kündigungsrechte keinen Gebrauch und der Vertrag lief mit dem

31. Dezember 1887 ab. Zuvor aber wurde schon ein neuer Vertrag vom 2. März 1887 abgeschlossen, der den sachlichen Inhalt der früheren Verträge wiederholt; er ist auf unbestimmte Dauer geschlossen, d. h. er gilt solange, als er nicht vom König von Preußen oder dem Fürsten zu Waldeck und Pyrmont gekündigt wird; die Kündigung muß mindestens zwei Jahre vor der beabsichtigten Auflösung des Vertrages erfolgen, welche jedoch nicht vor dem 1. Januar 1898 erfolgen durfte.

Das Rechtsverhältnis, das durch die genannten Verträge geschaffen ist, ist ein so eigentümliches, daß wir auf seine Entstehung näher eingehen und eine Erklärung dafür geben müssen. Eine Andeutung können wir den Eingangsworten der Verträge vom 18. Juli 1867 und 24. November 1877 entnehmen. Dort heißt es einmal: „Seine Majestät der König von Preußen und Seine Durchlaucht der Fürst zu Waldeck und Pyrmont haben beschlossen, einen Vertrag abzuschließen, von dem Wunsche geleitet, den Übergang der Fürstentümer Waldeck und Pyrmont in den Norddeutschen Bund erleichtert zu sehen," das andere Mal: „von dem Wunsche geleitet, den Fürstentümern Waldeck und Pyrmont auch fernerhin eine Erleichterung der ihnen durch ihre Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche auferlegten Lasten zu verschaffen." Wie manche der deutschen Kleinstaaten, so kam auch das Fürstentum Waldeck infolge der Verpflichtungen gegenüber dem neugeschaffenen Norddeutschen Bunde mit seinen finanziellen Kräften ins Gedränge. Vornehmlich finanzielle Gründe sind es also, die die Anlehnung Waldecks an Preußen hervorgerufen haben. Andrerseits wollte aber der Fürst nicht seine Souveränität opfern. So kam denn dieser eigentümliche Vertrag zustande. Bismarck [29]) hat ihn hingestellt als „das Er-

29) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Dezember 1867, stenogr. Ber. 1867, I S. 336.

gebnis einer Kollision zwischen den Einrichtungen des Norddeutschen Bundes und denjenigen, die sich in den deutschen Kleinstaaten vermöge einer krankhaften Entwicklung des Souveränitätsprinzips im Laufe der Jahrhunderte ausgebildet haben." Der Vertrag ist aus den Schwierigkeiten der deutschen Verhältnisse hervorgegangen, ist in der allgemeinen deutschen Politik Preußens begründet [30]).

Bei den Beratungen im Abgeordnetenhause im Jahre 1867 wurde mehrfach darauf hingewiesen, daß der durch den Vertrag vom 18. Juli 1867 geschaffene Zustand nur ein vorübergehender sein dürfe und daß eine völlige Einverleibung Waldeck's in Preußen anzustreben sei. In diesem Sinne stellte die Kommission des Abgeordnetenhauses den Antrag: „der Staatsregierung die Erwartung auszusprechen, sie werde die vollständige Vereinigung der Fürstentümer Waldeck und Pyrmont mit Preußen in Gemäßheit des Artikels 2 der Verfassung herbeiführen." Diesem Antrag wurde jedoch mehrfach, namentlich seitens der Staatsregierung durch Bismarck widersprochen und infolgedessen wurde der Antrag vom Plenum abgelehnt. Bei der Beratung über den Vertrag vom 24. November 1877 wurde nochmals der Wunsch nach einer völligen Einverleibung des Fürstentums Waldeck in Preußen laut. Bei Erneuerung des Vertrages im Jahre 1887 war jedoch davon nicht mehr die Rede; auch die Gegner dieser „argen staatsrechtlichen Mißgeburt" [31]) hatten sich darein gefunden.

Als der erste Vertrag im Jahre 1867 geschlossen war, suchte man das neugeschaffene staatsrechtliche Gebilde unter allgemeine

---

30) Abgeordneter Miquel in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19, Dezember 1877, stenogr. Ber. 1878, I 1049.

31) Abg. v. Bunsen ebendort S. 1044.

theoretische Begriffe zu subsumieren. Indes war dies nicht einfach; denn vergeblich suchte man nach einem Analogon für diese staatsrechtliche Schöpfung. So äußerte der Abgeordnete Windhorst[32]), „der Inhalt des Vertrages werde das Objekt einer sehr interessanten völkerrechtlichen und staatlichen Studie sein". Bald kam die Bezeichnung „Akzessionsvertrag" auf, und so verstehen wir auch jetzt noch unter Akzession die vertragsmäßige Übernahme der Verwaltung eines Staates, wie sie Preußen gegenüber Waldeck durchgeführt hat. Bismarck[33]) hat den Vertrag als eine Administrativkonvention bezeichnet und für denselben die Analogie von Militär- und Justizkonventionen angeführt. Bei diesen ist nur ein Teil der Staatsverwaltung in die Hände Preußens übergegangen, bei dem Akzessionsvertrag die gesamte Verwaltung. Im Rahmen unserer Aufgabe stellt sich die Verbindung zwischen Waldeck und Preußen als Verwaltungsanschluß dar.

§ 4.

Die Militärkonventionen.

Die Militärkonventionen wurden schon eben bei der Übernahme der Verwaltung des Fürstentums Waldeck durch Preußen erwähnt. Wie dort Waldeck die gesamte innere Verwaltung auf Preußen übertragen hat, so haben sich die meisten Einzelstaaten der ihnen auf dem Gebiete des Heerwesens verbliebenen Autonomie und Selbstverwaltung begeben und sich nur gewisse Ehrenrechte von geringer staatsrechtlicher und politischer Bedeutung vorbehalten. Dies ist wenigstens der wesentliche In-

32) In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. Dezember 1867, stenogr. Ber. 1867, I S. 338.

33) Ebendort S. 337.

halt und der überwiegende Schwerpunkt sämtlicher von den Bundesstaaten abgeschlossenen Militärkonventionen, mit alleiniger Ausnahme der von Sachsen, Württemberg und Bayern, die einer besonderen Erörterung bedürfen.

Von diesen drei Konventionen abgesehen, stimmen alle darin überein, daß durch sie die Einzelstaaten die ihnen zustehenden Militärhoheitsrechte ganz oder doch zum größten Teile dem Könige von Preußen zur Ausübung übertragen und daß über die Verwaltung und Unterhaltung des Kontingents, über die Ernennung, Patentierung, Verabschiedung der Offiziere und Beamten sowie über den Fahneneid, über Rekrutierungs- und Landwehrangelegenheiten, militärgerichtliche und Disziplinarverhältnisse, Besteuerung und andere Rechtsverhältnisse der Militärpersonen, Garnisoneinrichtungen usw. Abreden getroffen werden. Würden die Militärkonventionen keinen anderen Inhalt haben, so würde ihre rechtliche Würdigung keinerlei Schwierigkeiten unterliegen, sie würden gerade so, wie die noch zu behandelnden Post- und Gerichtsanschlüsse lediglich als Betätigung der den Einzelstaaten verbliebenen Autonomie zu erachten sein. Der Umstand jedoch, daß alle diese Verträge von den einzelnen Bundesstaaten mit dem König von Preußen abgeschlossen worden sind, daß dieser aber gleichzeitig Bundesoberfeldherr bezw. Kaiser ist, war Veranlassung, daß sie noch einen Nebenbestandteil enthalten, der sich nicht als zwischenstaatliches Rechtsverhältnis charakterisiert, sondern der das Rechtsverhältnis zwischen Einzelstaat und Reich betrifft. Während in der Hauptsache die Konventionen Rechte der Einzelstaaten an Preußen abtreten, enthält dieser Nebenbestandteil gleichsam als eine Art von Gegenkonzession Beschränkungen der dem Kaiser zustehenden Befugnisse, namentlich des Dislokationsrechtes und

des Rechtes, die Formation und Gliederung der Kontingente zu bestimmen.

Der Inhalt aller Konventionen besteht in Modifikationen der Reichsverfassung, diese „enthält gleichsam ein Idealrecht, welches nirgends verwirklicht ist, das vielmehr nur die Normallinie bildet, um welche sich die tatsächlich in Geltung stehenden Regeln in mancherlei Windungen ziehen“ [34]). Da sich nun die Einzelstaaten eine mehr oder weniger weit gehende Beschränkung ihrer militärischen Hoheitsrechte auferlegt haben, enthalten die Militärkonventionen mannigfache und voneinander abweichende Anordnungen, sodaß ein völlig einheitlicher Rechtszustand auch in den mit Preußen hinsichtlich der Militärverwaltung verbundenen Gebieten durchaus nicht besteht. Einzelne Konventionen stehen jedoch nach ihren Hauptbestimmungen mehr oder weniger einander nahe, sodaß nach Maßgabe derselben die Bundesstaaten in drei Gruppen eingeteilt werden können.

Einige Staaten gelten in militärischer Hinsicht als Preußen einverleibt, nämlich Schwarzburg-Sondershausen, Waldeck, Lippe, Schaumburg-Lippe und die drei Hansestädte. Diese Staaten haben auf die Aufstellung eines eigenen Kontingentes völlig verzichtet und ihre ehemaligen Bundeskontingente sind im Jahre 1867 gänzlich aufgelöst. Zur zweiten Gruppe gehören Oldenburg, Braunschweig, Anhalt, sowie die türingischen Staaten (außer Schwarzburg-Sondershausen [35]), alle sieben in gemeinschaftlicher Konvention. Hier sind die Kontingente nur nach preußischem Muster reorganisiert und in den Verband der

34) Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 4. Aufl. Bd. 4 S. 2.

35) Wie beim Gerichtsanschluß ist auch hier Schwarzburg-Sondershausen nicht mit den anderen thüringischen Staaten gemeinschaftlich vorgegangen.

preußischen Armee aufgenommen worden; die Regimenter werden nach dem Staate, dem sie angehören, benannt, tragen am Helm das Landeswappen und die Landeskokarde, ergänzen sich vorzugsweise aus den Wehrpflichtigen der betreffenden Staaten und haben Garnisonen in letzteren erhalten. In Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz schließlich ist außerdem die Kontingentsgemeinschaft der den betreffenden Staaten angehörigen Truppen gewahrt. Die hessischen bilden eine geschlossene Division, die badischen ein Armeekorps für sich und sind als solche ein Bestandteil der preußischen Armee[36]).

Im Rahmen unserer Aufgabe waren an dieser Stelle die Militärkonventionen als Grundlage des Anschlusses der kleineren und mittleren deutschen Staaten auf dem Gebiete der Militärverwaltung zu behandeln. Daher ist es hier nicht gegeben, alle zum großen Teil bestrittenen Fragen[37]) zu behandeln, die bei eingehender Behandlung der Militärkonventionen auftauchen. Auch haben wir die Militärkonventionen mit den drei Königreichen Sachsen, Württemberg und Bayern nur der Vollständigkeit halber zu erwähnen; denn sie enthalten keine Beschränkung oder Verminderung der nach der Reichsverfassung den Einzelstaaten verbliebenen Rechte und übertragen keines dieser Rechte auf Preußen, sondern betreffen lediglich das Verhältnis der drei Königreiche zum Reich bezw. zum Kaiser und

36) Im einzelnen weichen auch die Konventionen mit Baden, Hessen und den beiden Mecklenburg nicht unerheblich voneinander ab.

37) z. B. über das Verhältnis der Militärkonventionen zur Reichsverfassung, im besonderen über die Frage: sind die Anfangsworte des Art. 66 Abs. 1 der Reichsverfassung als eine Ermächtigung zum Abschluß von Militärkonventionen aufzufassen? Ferner über die unklare und verwirrte Terminologie für den einen Kontrahenten („König von Preußen", „Königlich preußische Regierung", „König von Preußen als Bundesfeldherr", „Deutscher Kaiser und König von Preußen").

enthalten Vereinbarungen über die besondere Art der Anwendung der verfassungsmäßigen Bestimmungen auf die Armeekorps der drei Königreiche [38]).

Es erübrigt sich noch, die gegenwärtig in Geltung stehenden Militärkonventionen anzugeben [39]):

1. Sachsen v. 7. 2. 1867 [40]);
2. Württemberg v. 21./25. 11. 1870 [41]) nebst der Vereinbarung vom 2./18. 9. 1893;
3. Baden v. 25. 11. 1870 [42]);
4. Hessen v. 13. 6. 1871 [43]) (an Stelle der Konvention vom 7. 4. 1864 [44]) [45]);

38) Die Bestimmungen der bayerischen und württembergischen Konvention sind durch die Schlußbestimmung zum 11. Abschnitt der Reichsverfassung zum integrierenden Bestandteil der Reichsverfassung erklärt worden. Sie bilden daher ein verfassungsmäßiges Sonderrecht, dessen Beseitigung nur nach den im Art. 78 der Reichsverfassung aufgestellten Regeln zulässig ist. Dagegen ist die Sächsische Militärkonvention nicht in der Schlußbestimmung erwähnt. Da sie vor Feststellung der Norddeutschen Bundesverfassung abgeschlossen ist, so hat das nachherige Inkrafttreten dieser die Folge gehabt, daß die verfassungsmäßigen Bestimmungen an Stelle der vertragsmäßigen getreten sind, daher wird von manchen Schriftstellern, z. B. Haenel, Studien I S. 247 ff., der Konvention die rechtliche Bedeutung vielfach ganz oder teilweise abgesprochen, obschon über die fortdauernde Gültigkeit dieser Konvention unter den deutschen Verbündeten kein Zweifel ist. Vgl. dazu v. Seydel, Kommentar zur Verfassungsurkunde S. 381 ff.

39) Die Militärkonventionen sind sämtlich abgedruckt in „Die Militärgesetze des Deutschen Reichs", I S. 55—193, die Konventionen aus dem Jahre 1867 im „Archiv des Norddeutschen Bundes", herausg. v. Glaser, Bd. 1 Heft 3 und 4.

40) Militärgesetze S. 66. Arch. I, 3 S. 44.

41) Militärgesetze S. 70. 42) Militärgesetze S. 108.

43) Militärgesetze S. 75. 44) Arch. I, 3 S. 54.

45) Die Hessische Konvention ist hinsichtlich der evangelisch-militärkirchlichen Verhältnisse im Großherzogtum ergänzt worden durch die Vereinbarung vom 30./31. Mai 1892. Vgl. Bekanntmachung vom 8. November 1892 im Großherzoglich-Hessischen Regierungsbl. S. 209 f.

5. Mecklenburg-Schwerin v. 24. 6. 1868 und 19. 12. 1872 [46]);
6. Mecklenburg-Strelitz v. 9. 11. 1868 und 23. 12. 1872 [46]);
7. Oldenburg v. 15. 7. 1867 [47]);
8. Braunschweig v. 9./18. 3. 1886 [48]);
9. Thüringische Staaten (Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-Gotha, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß ä. L. und Reuß j. L.) v. 15. 9. 1873 [49]) (an Stelle der Konvention v. 26. 6. 1867) [50]);
10. Anhalt v. 16. 9. 1873 [51]) (an Stelle der Konvention vom 28. 6. 1867) [52]);
11. Schwarzburg-Sondershausen v. 17. 9. 1873 [53]) (an Stelle der Konvention v. 28. 6. 1867) [54]);
12. Waldeck v. 24. 11. 1877 [55]) (an Stelle der Konvention v. 6. 8. 1867) [56]);
13. Schaumburg-Lippe v. 25. 9. 1873) [57]) an Stelle der Konvention v. 30. 6. 1867) [58]);

---

46) Militärgesetze S. 90 und 97.
47) Militärgesetze S. 117.
48) Militärgesetze S. 191, nach dem Tode des letzten Herzogs von Braunschweig (Herzog Wilhelm, 18. 10. 1884 †).
49) Militärgesetze S. 126.
50) Arch. 1, 4 S. 170.
51) Militärgesetze S. 131.
52) Arch. I, 4 S. 188.
53) Militärgesetze S. 135.
54) Arch. I, 4 S. 192.
55) Militärgesetze S. 186.
56) Militärgesetze S. 146 und Arch. I, 4 S. 214.
57) Militärgesetze S. 143.
58) Arch. I, 4 S. 206.

14. Lippe-Detmold v. 14. 11. 1873 [59]) (an Stelle der Konvention v. 26. 6. 1867) [60]);
15. Lübeck v. 27. 6. 1867) [61]);
16. Bremen v. 27. 6. 1867 [62]);
17. Hamburg v. 23. 7. 1867 [63]).
18. Endlich können hier erwähnt werden die Instruktionen v. 10. 4. 1872 über die Ressortverhältnisse in Elsaß-Lothringen [64]), welche auf Grund einer Vereinbarung unter den Kriegsministerien der vier Königreiche und der herzoglich-braunschweigischen Regierung ergangen ist, sowie die Vereinbarung zwischen Preußen, Bayern und Württemberg, bezüglich der Festung Ulm, vom 16. 6. 1874 [65]).

Mit Bayern ist eine Militärkonvention in einem besonderen Aktenstücke zwar nicht abgeschlossen worden, der Bündnisvertrag vom 23. 11. 1870 unter III, § 5 und das dazu gehörige Schlußprotokoll enthalten aber eine solche [66]).

---

59) Militärgesetze S. 139.
60) Arch. I, 4 S. 199.
61) Militärgesetze S. 150 und Arch. I, 4 S. 239.
62) Militärgesetze S. 167 und Arch. I, 4 S. 230.
63) Militätgesetze S. 158 und Arch. I, 4 S. 219.
64) Militärgesetze, S. 182. Diese Vereinbarung war erforderlich, da in Elsaß-Lothringen bezw. im Verbande des XV. Armeekorps unter Königlichen Preußischen Kommandobehörden außer preußischen, auch bayerische, sächsische, württembergische und braunschweigische Truppen standen. Nach Abschluß der braunschweigischen Konvention mußte infolgedessen die Instruktion abgeändert werden; vgl. den Erlaß d. Königl. preuß. Kriegsmin. v. 1. 4. 1886. (Militärgesetze S. 193).
65) Militärgesetze S. 175. Diese Vereinbarung ist z. T. abgeändert hinsichtlich des Fußartilleriebataillons Nr. 13 durch die Übereinkunft v. 2./18. 9. 1893.
66) Militärgesetze S. 42.

§ 5.

Die Post- und Telegraphenkonventionen [67]).

Auch auf dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens finden wir Verwaltungsanschlüsse. Ähnlich wie in den Militärkonventionen [68]) haben die meisten Staaten des Deutschen Reiches auf die ihnen verfassungsmäßig zustehenden Rechte zugunsten des Reiches oder eines anderen Staates verzichtet.

Wir haben daher zunächst die Kompetenzverteilung in Angelegenheiten des Post- und Telegraphenwesens festzustellen.

1. Dem Reiche steht für das ganze Reichsgebiet die ausschließliche Befugnis zur Gesetzgebung über die Vorrechte der Post und Telegraphie, über die rechtlichen Verhältnisse beider Anstalten zum Publikum, über die Portofreiheiten und das Posttaxwesen zu, mit Ausnahme der reglementarischen und Tarifbestimmungen für den internen Verkehr innerhalb Bayerns, bezw. Württembergs (Reichsverfassung, Art. 4, Ziff. 10, Art. 52, Abs. 2; Postgesetz vom 28. 10. 1871 [69]) § 50 letzter Abs.; Posttaxgesetz vom 28. 10. 1871 [70]) § 13; Telegraphengesetz vom 6. 4. 1892 [71]) § 15; Fernsprechgebührenordnung vom 20. 12. 1899 [72]) § 12).

---

67) Vergl. hierzu außer der im Verzeichnis unter VIII, 2 genannten Literatur Laband, Staatsrecht des deutschen Reiches, Bd. 4 S. 40ff., v. Rönne, Staatsrecht des deutschen Reiches, Bd. 2, 1. Abt. S. 285ff., Sydow, Artikel „Post und Telegraphenbeamte" in v. Stengels Wörterbuch, Bd. 2 S. 293ff.

68) Vergl. Laband IV S. 25 und v. Seydel, Kommentar S. 291.

69) RGBl. 1871 S. 347.

70) RGBl. 1871 S. 358.

71) RGBl. 1892 S. 467.

72) RGBl. 1899 S. 711.

2. Dem Reiche steht für das ganze Reichsgebiet mit Ausnahme von Bayern und Württemberg die unmittelbare Verwaltung der Post und Telegraphie zu, welche für Rechnung des Reiches geführt wird (Reichsverf. Art. 48, Abs. 1, Art. 49). Nur hinsichtlich der Anstellung der Beamten ist im Art. 50 der RV. den Einzelstaaten ein Anteil zugestanden. Vom Kaiser erfolgt die Anstellung der oberen Beamten, und der zur Wahrnehmung des Aufsichtsdienstes in den einzelnen Bezirken als Organe der erwähnten Behörden fungierenden Post- und Telegraphenbeamten [73]). Von der kaiserlichen Ernennung dieser Beamten wird den einzelnen Landesregierungen, soweit dieselben ihre Gebiete betreffen, behufs der landesherrlichen Bestätigung und Publikation rechtzeitig Mitteilung gemacht (Art. 50 Abs. 4). Die Landes-Regierungen sind befugt, die anderen bei den Verwaltungsbehörden der Post und Telegraphie erforderlichen Beamten sowie alle für den lokalen und technischen Betrieb bestimmten, mithin bei den eigentlichen Betriebsstellen fungierenden

---

73) Die Beamten, welche den Diensteid der unmittelbaren Reichsbeamten zu leisten haben sind die Oberpostdirektoren, Oberposträte, Posträte, Postbauräte, Oberpostinspektoren (Bezirksaufsichtsbeamte), Postbauinspektoren, Oberpostkassenrendanten und die als Hilfsreferenten bei den Oberpostdirektionen angestellten Postinspektoren (allgemeine Dienstanweisung für Post und Telegraphie Abschnitt X Abt. II § 8, Verfügung des Reichspostamts vom 20. März 1902, betreffend Änderungen in den Beamtenverhältnissen und Titeln, Amtsblatt S. 67). Von den aufgeführten Beamten werden die ersten vier vom Kaiser, die letzten vier im Namen des Kaisers vom Staatssekretär des Reichspostamts ernannt (A. D. A. X 2 § 16, Kaiserliche Verordnung vom 23. 11. 1874, § 2 und 3, Reichsgesetzblatt 1874 S. 135.)

Beamten usw. anzustellen (Art. 50, Abs. 5). Auch diese Beamten sind verpflichtet, den kaiserlichen Anordnungen Folge zu leisten (Art. 50, Abs. 3) und sie sind den Vorschriften des Reichsbeamtengesetzes unterworfen.

Diese den einzelnen Staaten eingeräumten Befugnisse sind indes eingeschränkt durch den Abs. 6 des Art. 50 der RV.: „Wo eine selbständige Landespost- resp. Telegraphenverwaltung nicht besteht, entscheiden die Bestimmungen der besonderen Verträge." Wahrhaft „selbständige" Verwaltungen gibt es nun aber nur noch in Bayern und Württemberg; in den anderen deutschen Staaten kann es nur noch *Reste* einer ehemals selbständigen Verwaltung geben. Nicht etwa darf aus der angeführten Bestimmung des Artikels 50 Abs. 6 gefolgert werden, daß die Fortdauer selbständiger Landesposten und Landestelegraphenanstalten von der RV. als zulässig vorausgesetzt und anerkannt sei; denn dies würde in unlösbarem Widerspruch mit allen anderen Bestimmungen des 8. Abschnitts der Reichsverfassung stehen. Vielmehr ist damit auf die Verhältnisse, wie sie vor der Gründung des Reiches bezw. des Norddeutschen Bundes bestanden haben, hingewiesen. Durch die Bestimmungen der RV. werden keinem Staate hinsichtlich der Post- und Telegraphenverwaltung Rechte beigelegt, die er nicht schon bei Gründung des Norddeutschen Bundes, bezw. des Deutschen Reiches besessen hat. Soweit ein Staat schon *vorher* sich der Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens begeben hatte, sollte er nicht in Verwaltungsbefugnisse wieder eingesetzt werden. Wir müssen daher zunächst untersuchen, in welchem Umfang dies geschehen war, und dementsprechend auf die Zustände vor dem Jahre 1866 zurückgreifen

Vor dem Jahre 1866 besaßen in Deutschland Preußen,

Bayern, Sachsen [74]), Hannover, Württemberg, Baden, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Lübeck, Bremen und Hamburg eigene staatliche Postverwaltungen [75]) und daneben bestand bis zum 1. Juli 1867 das Fürstlich Thurn- und Taxische Postwesen [76]). Preußen übte das Postregal aus [77]) in Anhalt [78]), Schwarzburg-Rudolstadt (Unterherrschaft) [79]), Schwarzburg-Sondershausen (Unterherrschaft) [80]), Waldeck-Pyrmont [81]), in dem oldenburgischen Fürstentum Birkenfeld [82]) und der Weimarischen Enklave All-

74) Sachsen besorgte auch die Postgeschäfte im Herzogtum Sachsen-Altenburg.

75) Vergl. Postvereinsvertrag vom 18. 8. 1860 (Gesetzsamml. für die preußischen Staaten 1861 S. 25).

76) Über die rechtlichen Grundlagen des Thurn- und Taxis'schen Postwesen in Deutschland vgl. die Motive zum Gesetz betreffend die Übernahme des Thurn- und Taxis'schen Postwesens auf Preußen (Anlagen zu den stenogr. Ber. des H. d. A. 1866/67 Bd. 3 S. 855.)

77) Vergl. Postamtsblatt 1849, Nr. 60, Anl. S. 3 und 1867 S. 110.

78) Vertrag mit Anhalt-Bernburg vom 28./29. 12. 1817, mit Anhalt-Köthen vom 15./17. 12. 1817, erneuert 11. 5. 1830, mit Anhalt-Dessau 20./21. 12. 1816, erneuert 17./24. 3. 1828. Außerdem enthalten die Eisenbahnverträge zwischen Preußen und den Anhaltischen Herzogtümern vom 11. 7. 1839 (Anhalt-Bernburg) vom 26. 4. 1839, (Anhalt-Köthen und Dessau) im Art. 7 Bestimmungen über die Benutzung der in den Herzogtümern liegenden Strecken durch die preußische Postverwaltung vergl. Stephan S. 507 ff. (Nach Aussterben der Köthener und Bernburger Linie wurden sämtlichen Anhaltischen Lande am 16. 8. 1863 in der Linie Dessau zu einem Herzogtum Anhalt vereinigt.)

79) Das ist das Gebiet um Frankenhausen. Vertrag v. 27. 12. 1815 (Stephan S. 512).

80) Das ist das Gebiet um Sondershausen. Vertrag v. 20. 2. 1816 mit Nachtrag vom 16. 7. 1816 (Stephan S. 510).

81) Vertrag vom 9. 3. 1834, erneuert 21./25. 11. 1853 (Stephan S. 513).

82) Bis 1837 übte der Fürst von Thurn und Taxis das Postregal aus. Vertrag mit Preußen v. 3. 8. 1836, erneuert 24. 3. 1847 und 4. 4. 1857 (vergl. Schücking, Staatsrecht des Großherzogt. Oldenburg S. 369 und Stephan S. 518).

stedt[83]). Außerdem hatte Preußen in Hamburg und Bremen Postanstalten.

Nach dem deutsch-dänischen Kriege im Jahre 1864 ging die bisher von Dänemark geführte Postverwaltung in Lauenburg, Schleswig und dem oldenburgischen Fürstentum Lübeck[84]) auf Preußen über, während Österreich die Verwaltung in Holstein übernahm. Die großen politischen Ereignisse des Jahres 1866 führten zu einer durchgreifenden Umgestaltung der Postverhältnisse in Deutschland und brachten dem Gebiete der preußischen Postverwaltung einen bedeutenden Zuwachs. Infolge des Ausscheidens Österreichs aus Deutschland übernahm Preußen die alleinige Verwaltung des Postwesens in den Elbherzogtümern[85]); durch die Einverleibung Hannovers wurde das früher hannöversche Postwesen[85]) in das preußische eingefügt und ebenso ging in den mit Preußen vereinigten, vormals bayerischen Landesteilen[86]) das Postwesen auf die preußische Verwaltung über. Die preußische Regierung hatte sich aber noch ein weiteres,

---

83) Vertr. v. 14. 6. 1837, erneuert 26. 11./15. 12. 1847. (Stephan S. 512).

84) Im Fürstentum Lübeck hatte Dänemark die Postverwaltung geführt auf Grund des Vertrages vom 17. 8. 1842 (Schücking S. 369). Nach v. Rönne, das Staatsrecht des deutschen Reiches II, 1 S. 288 Anm. 4, übte Preußen im Fürstentum Lübeck das Postregal erst seit 1866 aus.

85) Vgl. den allerhöchsten Erlaß vom 19. 12. 1866 betr. die Vereinigung des Postwesens in den Herzogtümern Schleswig und Holstein bezw. in dem ehemaligen Königreich Hannover mit dem in den alten preußischen Landesteilen (Gesetzsamml. für die preußischen Staaten 1866, S. 889 bezw. 890).

86) Vgl. den Allerhöchsten Erlaß vom 5. 4. 1867 betr. die Vereinigung des Postwesens in den durch das Gesetz vom 24. 12. 1866 § 1 Nr. 1—3 mit der preußischen Monarchie vereinigten vormals bayerischen Landesteilen mit dem in den alten preußischen Landesteilen (Gesetzsamml. für die preußischen Staaten 1867 S. 487).

den Interessen des Gesamtvaterlandes förderliches Ziel gesteckt: die vollständige Beseitigung des Thurn und Taxischen Postwesens in ganz Deutschland. Dieses Ziel wurde verwirklicht in dem durch Gesetz vom 16. 2. 1867 genehmigten Vertrage vom 28. 1. 67 [87]). Danach übertrug der Fürst von Thurn und Taxis gegen eine Entschädigung von 3 Millionen Taler für sich, seine Nachkommen und sämtliche zur Erbfolge in die Postgerechtsame berechtigten Agnaten und sonstigen Seitenverwandten seine gesamten Postgerechtsame in sämtlichen Staaten und Gebieten, in denen sich seither die Posten ganz oder teilweise im Besitze und Genusse des fürstlichen Hauses befunden hatten, vom 1. Juli 1867 an auf den preußischen Staat.

Diese Staaten und Gebiete waren:

1. Die Hohenzollernsche Lande,
2. das vormalige Kurfürstentum Hessen,
3. das vormalige Herzogtum Nassau,
4. die vormalige Landgrafschaft Hessen-Homburg,
5. die vormalige Freie Stadt Frankfurt a. M.,
6. die an die Krone Preußen abgetretenen vormaligen Teile der Großherzoglich hessischen Provinz Oberhessen,
7. das Großherzogtum Hessen und bei Rhein,
8. das Großherzogtum Sachsen,
9. das Herzogtum Sachsen-Meiningen,
10. das Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha,
11. das Fürstentum Reuß ä. L.,
12. das Fürstentum Reuß j. L.,
13. das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt (Oberherrschaft),

87) Gesetzsamml. für die preußischen Staaten 1867 S. 353 ff.

14. das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen (Oberherrschaft),
15. das Fürstentum Lippe,
16. das Fürstentum Schaumburg-Lippe,
17. die Freie und Hansestadt Lübeck,
18. die Freie und Hansestadt Bremen,
19. die Freie und Hansestadt Hamburg.

Das Fürstlich Thurn und Taxis'sche Postwesen ging in seinem ganzen Umfange, mit allen Rechten und allem Zubehör an beweglichem und unbeweglichem Eigentum, Inventarien, Utensilien usw., — alles wie es steht und liegt — in das Eigentum, den Besitz und Genuß des preußischen Staates über.

Hessen, Sachsen-Meiningen und Reuß ä. L. hatten sich in den Friedensverträgen[88]) vom 3. September 1866, Art. 10 bezw. 8. Oktober 1866, Art. 3, bezw. in einem besonderen Protokoll zum Friedensvertrage vom 11. Oktober 1866 im voraus mit den Abreden einverstanden erklärt, welche Preußen mit dem Hause Taxis wegen Beseitigung des Thurn und Taxis'schen Postwesens treffen würde. Hervorzuheben ist, daß auch das Post- und Telegraphenwesen in den Teilen des Großherzogtums Hessen, die nicht zum Gebiete des Norddeutschen Bundes gehörten — südlich vom Main — auf Preußen übertragen wurde[89]). Mit den übrigen bis dahin an dem Thurn und Taxis'schen Postwesen beteiligten Staaten schloß Preußen im Sommer 1867 zur Regelung der

88) Die Friedensverträge sind abgedruckt in Glasers Archiv des Norddeutschen Bundes, Bd. 1 Heft 1 S. 61, 70, 72.

89) Art. 10 und 11 des Friedensvertrages vom 3. 9. 1866 nebst Schlußprotokoll § 6, sowie Vertrag zwischen Hessen und Preußen wegen des Postwesens vom 19. 7. 1867 (Großherzoglich hessisches Regierungsblatt 1867 S. 418).

Postverhältnisse Verträge ab, die — meist gleichen Wortlauts — bestimmen, daß die gesamte Verwaltung des Postwesens und des Postregals in den betreffenden Staaten nebst allen den Posten der Länder in ihrer Eigenschaft als Staatsposten zukommenden Rechten unbeschadet der Hoheitsrechte des betreffenden Landesherrn mit dem 1. Juli 1867 für alle Zeiten auf Preußen übergehen sollte. Die Beamten bei den Poststellen in diesen Staaten werden durch die Königlich Preußische Verwaltung ernannt und bestellt und leisten der Königlich Preußischen Regierung den Diensteid.

Verträge dieses Inhalts sind geschlossen mit:

1. Sachsen-Weimar (14. 5. 1867) [90]),
2. Schwarzburg-Rudolstadt (16. 5. 1867) [91]),
3. Schwarzburg-Sondershausen (17. 5. 1867) [92]),
4. Reuß j. L. (18. 5. 1867) [93]),
5. Reuß ä. L. (19. 5. 1867) [94]),
6. Sachsen-Coburg und Gotha (21. 5. 1867) [95]),
7. Sachsen-Meiningen (22. 5. 1867) [96]),
8. Hessen (19. 7. 1867) [97]),

---

90) Gesetzsamml. für das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach, bearb. v. Röhlig 1867, S. 194.

91) Gesetzsamml. für das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt, 1867, S. 84.

92) Gesetzsamml. für das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen, 1867, Anlage A zu Nr. 30, S. 215.

93) Gesetzsamml. für die Fürstlich Reußischen Lande j. L., Bd. 15 S. 152.

94) Gesetzsamml. für das Fürstentum Reuß ä. L., 1867, S. 155.

95) Gesetzsamml. für das Herzogtum Coburg, 1867, S. 73.

96) Sammlung der landesherrlichen Verordnungen im Herzogtum Sachsen-Meiningen, Bd. 17 S. 500.

97) Großherzoglich hessisches Regierungsblatt 1867, S. 418.

9. Lippe (20. 7. 1867) [98]),
10. Schaumburg-Lippe (23. 7. 1867) [99]).

Selbständige Telegraphenverwaltungen [100]) hatten bei Ausbruch des deutsch-österreichischen Krieges Preußen, Bayern, Württemberg, Sachsen, Hannover, Baden, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz (vereinigt), Schleswig-Holstein, Nassau, Sachsen-Weimar, Oldenburg, Sachsen-Meiningen, Lübeck, Bremen, Hamburg, Frankfurt a. M. Die Telegraphenanlagen in Sachsen-Coburg und Gotha, Anhalt, beiden Schwarzburg, beiden Lippe, Reuß j. L. und Waldeck wurden von Preußen [101] verwaltet. Im Großherzogtum Hessen, sowie im Kurfürstentum Hessen dienten hauptsächlich die durchgehenden preußischen Telegraphenlinien dem Telegrammverkehr, im Sachsen-Altenburgischen die Linien des Königreichs Sachsen und die von Sachsen-Meiningen. Infolge der kriegerischen Ereignisse des Sommers 1866 ging der Telegraphenbetrieb in den neu erworbenen Landesteilen — Schleswig-Holstein, Nassau [102]), Hannover und Frankfurt a. M. — in preußische Verwaltung über.

98) Gesetzsamml. für das Fürstentum Lippe, Bd. 6 S. 511.

99) Schaumburg-Lippische Landesverordnungen, Jahrg. 1867 Nr. 9. Bd. X S. 203.

100) Fünfzig Jahre elektrischer Telegraphie 1849—1899, Berlin 1899, S. 55; vgl. auch Amtsblatt der preußischen Telegraphenverwaltung 1863 S. 144 und 1867 S. 151.

101) Preußen hatte Telegraphenstationen nicht nur in diesen Staaten, sondern auch in mehreren der oben aufgeführten Staaten mit selbständiger Telegraphenverwaltung z. B. in Weimar. Vgl. das Verzeichnis d. preuß. Telegraphenstationen i. Amtsbl. d. preuß. Telegraphenverwaltung 1863 S. 219 und 1866 S. 234.

102) Allerhöchster Erlaß vom 4. 2. bezw. 30. 3. 1867 betr. die Verschmelzung des Telegraphenwesens in den Herzogtümern Schleswig und Holstein bezw. in dem ehemaligen Herzogtum Nassau mit dem preußischen Telegraphenwesen, Gesetzsamml. f. d. preußischen Staaten 1867 S. 208 bezw. 440.

Auch das Königlich Sächsische Telegraphenwesen wurde auf Grund der Vereinbarungen des Friedensvertrages zwischen Preußen und dem Königreich Sachsen mit dem preußischen Telegraphenwesen verschmolzen [103]). Ebenso übertrugen gelegentlich der Friedensschlüsse Sachsen-Meiningen und Reuß ä. L. die Telegraphie in ihren Staaten auf Preußen [104]).

Um die in den Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck vor der Erichtung des Norddeutschen Bundes bestehenden „höchst anormalen Posteinrichtungen" [105]) zu beseitigen, ermächtigte der Art. 51 der Norddeutschen Bundesverfassung das Bundespräsidium, „die Verwaltung und den Betrieb der verschiedenen dort befindlichen staatlichen Post- und Telegraphenanstalten zu vereinigen."

Nach dem 1. Juli 1867 besaßen also von den 22 Staaten des Norddeutschen Bundes — abgesehen von den Hansestädten, in denen auf Grund des eben erwähnten Art. 51 der Norddeutschen Bundesverfassung die Verhältnisse sofort völlig einheitlich geregelt wurden — eigene Postverwaltungen noch Preußen, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Braunschweig und Oldenburg, eigene Telegraphenverwaltungen Preußen, Mecklenburg-Schwerin und Strelitz und Oldenburg [106]).

103) Friedensvertrag vom 21. 10. 1866, Art. 17. Glasers Archiv Heft 1, S. 52.

104) Friedensvertrag vom 8. 10. 1866, Art. 4 und Protokoll vom 11. 10. 1866.

105) Laband IV S. 44. Außer den bereits erwähnten preußischen und Thurn und Taxis'schen Postanstalten befanden sich noch in Hamburg: Hannoversche, Mecklenburg-Schwerin'sche, dänische und schwedische Postanstalten, in Bremen: Hannoversche, in Lübeck: dänische Postanstalten (vgl. Timm S. 115, Aschenborn S. 2).

106) So Laband in den Annalen des Deutschen Reichs 1873 S. 467. Nach Fischer, im Jahrbuch für Gesetzgebung usw. 1871 S. 425, kommen hier auch noch die sächsischen Herzogtümer und Reuß j. L. in Betracht.

An diesen Zuständen änderte auch die Erweiterung des Norddeutschen Bundes zum Deutschen Reiche wenig. Wie erwähnt, behielten Bayern und Württemberg als Sonderrecht die unmittelbare Verwaltung der Post und Telegraphie, während das gesamte großherzoglich hessische Post- und Telegraphenwesen, auch südlich des Mains, schon im Jahre 1867 auf Preußen übergegangen war. Im Reichsland Elsaß-Lothringen ist die gesamte Post- und Telegraphenverwaltung ungeteilt und unbeschränkt Reichsangelegenheit, denn dort ist die Unterscheidung der Verwaltungskompetenz des Reiches und der Einzelstaaten hinsichtlich des Post- und Telegraphenwesens gegenstandslos, da im Reichsland eine von der Reichsgewalt verschiedene, selbständige Staatsgewalt nicht besteht. Somit trat nur noch Baden zu den oben aufgezählten Staaten mit Resten einer ehemals selbständigen Post- und Telegraphenverwaltung hinzu. Die Zahl dieser Staaten ist also eine geringe im Verhältnis zur Zahl der Gliedstaaten des Deutschen Reiches. Daher erscheint die Einheitlichkeit der Organisation, welche für die Einrichtung des Post- und Telegraphenwesens der leitende Gedanke der Reichsverfassung ist, durch den oben erwähnten Dualismus bei der Anstellung der Beamten wenig gefährdet, zumal die Einheit in der Handhabung des Anstellungsrechtes dadurch wesentlich gefördert wird, daß mehrere Bundesstaaten die Ausübung der ihnen nach Art. 50 der Reichsverfassung zustehenden Rechte ganz oder teilweise dem Reiche übertragen haben [107]).

In den Hansestädten waren bereits durch Art. 51, 52 Abs. 5 der Verfassung des Norddeutschen Bundes, Verwaltung und Betrieb des gesamten Post- und Telegraphenwesens ohne jeden

107) Vgl. hierzu Sydow in v. Stengels Wörterbuch II, S. 293, Aschenborn S. 16 Anm. 30, Laband IV. S. 44—46.

Vorbehalt auf den Bund übertragen und der Anordnung des Präsidiums unterstellt; demgemäß werden dort seit dem 1. Januar 1868 sämtliche Post- und Telegraphenbeamten im Namen des Präsidiums, jetzt im Namen des Kaisers ohne Mitwirkung der Landesregierung ernannt. Oldenburg [108]) (mit Ausschluß des Fürstentums Birkenfeld) hat sein auf Art. 50 beruhendes Anstellungsrecht dem Präsidium des Norddeutschen Bundes übertragen, und zwar für Oldenburg auf Grund der Vereinbarung vom 4. 12. 1867 [109]), für das Fürstentum Lübeck auf Grund der Vereinbarung vom 1. November 1870 [110]). Dasselbe gilt von Sachsen-Altenburg, welches dies Recht hinsichtlich der Telegraphenbeamten bereits 1867, hinsichtlich der Postbeamten 1880 auf den Bund, bezw. das Reich hat übergehen lassen. Das Anstellungsrecht in Anhalt ist bezüglich der Postbeamten 1868 vertragsmäßig auf den Bund übergegangen, ebenso wird daselbst hinsichtlich der Telegraphenbeamten verfahren. Endlich werden in Elsaß-Lothringen sämtliche Post- und Telegraphenbeamten vom Kaiser oder in seinem Namen ernannt [111]).

Außer Preußen haben demnach ein eigenes Anstellungsrecht hinsichtlich der Post- und Telegraphenbeamten nur noch Baden

---

108) Vgl. hierzu Schücking, Oldenburgisches Staatsrecht S. 13, 22, 369.

109) Verkündigungspatent vom 16. 12. 1867 (Gesetzbl. f. Oldenburg Bd. 20, S. 529).

110) Erst nach Ablauf des am 17. 8. 1845 mit Dänemark geschlossenen Vertrages, in den 1864 der preußische Sieger eingetreten war. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 1. November 1870 (Verordnungssammlung für Lübeck, Bd. 14, S. 291).

111) Die sämtlichen bezeichneten Beamten sind unmittelbare Reichsbeamte und leisten den für diese vorgeschriebenen Diensteid; a. D. A. X, 2 § 8.

und die beiden Mecklenburg, hinsichtlich der Postbeamten allein, Sachsen und Braunschweig [112]).

Aber auch diese 5 Landesregierungen haben auf Grund von Vereinbarungen, welche im Jahre 1868 — mit Baden im August 1871 — zwischen dem Reichskanzler und den betreffenden Landesregierungen getroffen sind, der Reichspostverwaltung hinsichtlich eines Teiles der Beamten die Anstellung übertragen, und zwar die Königlich Sächsische Regierung hinsichtlich der nicht etatsmäßig angestellten Postbeamten und der Unterbeamten, Braunschweig, hinsichtlich der im Vorbereitungsdienst befindlichen oder gegen Tagegeld beschäftigten Postbeamten, Baden und beide Mecklenburg hinsichtlich der im Vorbereitungsdienst befindlichen Post- und Telegraphenbeamten, ferner aller kündbar angestellten Beamten und Unterbeamten [113]) [114]).

Endlich aber nimmt die preußische Regierung die ihr zustehenden Befugnisse nicht durch besondere preußische Staatsorgane, sondern durch die Reichsorgane wahr. Es besteht daher in Preußen tatsächlich derselbe Zustand wie in Elsaß-Lothringen und in den Hansestädten [115]), wenn auch juristisch dieses

---

112) Hinsichtlich der Telegraphenverwaltung hat Preußen das Anstellungsrecht in Braunschweig seit 1848, in Sachsen auf Grund des Friedensvertrages vom 21. 10. 1866, Art. 17.

113) Die Beamten und Unterbeamten, deren Anstellung hiernach in den bezeichneten 5 Staaten durch die Oberpostdirektion erfolgt, werden im Namen des betreffenden Landesherrn ernannt.

114) Die sämtlichen Verträge wegen Anstellung der Beamten sind im Verwaltungswege zwischen dem Reichskanzler und den Zentralstellen der betreffenden Staaten abgeschlossen und — abgesehen von den Vereinbarungen mit Oldenburg — weder publiziert noch durch den Druck veröffentlicht worden.

115) Jedoch sind die Beamten preußische Staatsbeamte und nur mittelbare Reichsbeamte, leisten daher den dieser Stellung entsprechenden Diensteid; a. D. A. X, 2 § 9.

Resultat nur auf einem großen Umweg erzielt wird. Durch Allerhöchsten Erlaß vom 28. 9. 1867 [116]) ist nämlich bestimmt worden, „daß die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens vom 15. Oktober 1867 ab von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit den von demselben als Chef des Post- und Telegraphenwesens bisher geübten Befugnissen auf den Präsidenten des Staatsministeriums übergehen und unter dessen Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit der vom 1. Januar 1868 ab dem Bundeskanzler zustehenden Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens des Norddeutschen Bundes bearbeitet werde."

Was von Preußen gilt, findet nicht nur auf das preußische Staatsgebiet Anwendung, sondern auch auf alle diejenigen Gebiete, in denen es das Post- und Telegraphenregal erworben hat, d. h. in Hessen, Anhalt, Waldeck, beiden Lippe, sämtlichen Thüringischen Staaten, dem oldenburgischen Fürstentum Birkenfeld, sowie hinsichtlich der Anstellung der Telegraphenbeamten auch im Königreich Sachsen und in Braunschweig.

§ 6.

Die Lotteriekonventionen.
Die Preußisch-Süddeutsche Klassenlotterie.

Den Militärkonventionen ganz analog [117]) sind die preußischen Lotterie-Verträge, die zu der Preußisch-Süddeutschen Klassenlotterie geführt haben. Sie können daher nach Lions Vorschlag als Lotteriekonventionen bezeichnet werden und stellen sich ebenfalls als Verwaltungsanschlüsse dar. Beider Inhalt besteht in der Aufgabe von Hoheitsrechten der Einzelstaaten an

116) Gesetzsamml. für die preußischen Staaten, 1867 S. 1780.
117) Rehm, allgemeine Staatslehre 1907, S. 53; Lion S. 24 ff.

Preußen. Wie dort die Einzelstaaten sich eines Teiles ihrer Militärhoheit begeben haben, so haben sie hier einen Teil ihrer Finanzhoheit an Preußen abgetreten, sodaß ihnen auf die Dauer des Vertrages die ihnen von der Reichsverfassung überlassene Autonomie auf diesem Gebiete genommen ist.

Die Militärkonventionen und Lotterieverträge ähneln sich aber nicht nur im Inhalt, sondern auch in ihrer Tendenz. Wie die Militärkonventionen in äußerer Beschaffenheit, so sind die Lotterieverträge der Tendenz der Vereinheitlichung entsprungen. Im Laufe der folgenden Ausführungen wird deutlich hervortreten, daß die Lotteriezustände in Deutschland bis zum Jahre 1904 unhaltbar waren, einesteils wegen des gegenseitigen Konkurrenzkampfes, dann durch die partikularistische Strafgesetzgebung. Eine gesunde und rationelle, den Frieden der Staaten nicht störende Entwicklung des Lotteriewesens konnte nur durch ein gemeinsames Zusammengehen der einzelnen Staaten bestehen. Soweit dieser Zusammenschluß wirklich stattgefunden hat, ist eine Gesundung des bisherigen, nahezu anarchistischen Lotterieunwesens eingetreten. Die Verträge stimmen also mit dem Prinzip der Vereinheitlichung überein und mit der daraus resultierenden friedensfördernden Tendenz.

Ehe wir den Abschluß der Preußischen Lotterieverträge [118]) darlegen, müssen wir auf ihre Vorgeschichte eingehen.

Bei Begründung des Deutschen Reiches besaßen 5 Bundesstaaten staatliche Klassenlotterien, Preußen, Sachsen, Braunschweig, Mecklenburg-Schwerin und Hamburg, zu denen Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts noch drei neue hinzu kamen, nämlich 1898 die Thüringisch-Anhaltische und die

118) Abgedruckt im Finanzarchiv, Jahrgang 24, 2 S. 51—82; 25, 1 S. 433—447; 28, 1 S. 411—415.

Lübeckische, 1899 die Großherzoglich-Hessische Landeslotterie. Letztere vereinigte sich am 15. 3. 1902 mit der Thüringisch-Anhaltischen unter dem Namen „Hessisch-Thüringische (mitteldeutsche) Staatslotterie“ [119]), an der nunmehr beteiligt waren: Hessen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg und Gotha, Anhalt, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß ä. L., Schaumburg-Lippe und Lippe.

Durch Verträge waren an den Lotterien anderer Staaten interessiert Oldenburg an der Hessischen Landeslotterie, bezw. Hessisch-Thüringischen Staatslotterie, Bremen an der Braunschweigischen Landeslotterie und Reuß j. L. an der Sächsischen Staatslotterie.

Keine Lotterie besaßen und an keiner fremden beteiligt waren endlich die Süddeutschen Staaten: Bayern, Württemberg, Baden, sowie das Reichsland Elsaß-Lothringen, ferner Waldeck und Mecklenburg-Strelitz.

In dieser Zeit war der Höhepunkt in der Überflutung des Deutschen Reiches mit Losen verschiedener Staatslotterien erreicht. Neben den Bundesstaaten ohne Lotterie war es vor allem Preußen, dessen Untertanen zu den Lotterieeinnahmen der Lotteriestaaten beitrugen. Preußen wurde bei seiner zurückhaltenden Art im Vertrieb der Lose gegenüber dem marktschreierischen, wüst Reklame [120]) treibenden Auftreten der kleineren Lotterien

---

119) Der Vertrag vom 15. 3. 1902 ist mitgeteilt im Finanzarchiv 20, 1 S. 378, dazu Nachtrag vom 17. 6. 1905, Finanz-Archiv 24, 2 S. 72

120) Ein Beispiel davon teilte der Abgeordnete Ehlers in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. März 1903 mit. (Stenogr. Ber. 1903 Bd. 3 S. 2777). Er sagte dort: „Ich weiß nicht, ob Ihnen solche Einladungen zugekommen sind, in denen Ihnen mitgeteilt wird, daß an Ihrem Geburtstag eine Ziehung stattfindet, und daß Sie doch

in fremden Staaten von diesen aufs ärgste ausgebeutet und vermochte kaum noch seine im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl und Wohlhabenheit sehr bescheidene Menge von Losen unterzubringen. Sollte diesen unerträglichen Zuständen ein Ende gemacht werden, so mußte Preußen den Kampf gegen die unerlaubte Konkurrenz jener Lotterien energisch aufnehmen. Dies geschah zunächst durch Aufstellung eines neuen, auch in den Augen der Spieler mit jenen anderen Lotterien konkurrenzfähigen Spielplanes, der der im zweiten Halbjahr 1903 zum ersten Male auszuspielenden 209. Lotterie zugrunde gelegt wurde und daher in dem Etat der Lotterieverwaltung für 1903 Ausdruck fand. Bei der Beratung desselben im Abgeordnetenhaus kamen die unleidlichen Zustände zur Sprache, die durch das Bestehen der anderen im Verhältnis zu ihren Gebieten übergroßen Staatslotterien und durch die Ausschreitungen ihrer Kollekteure geschaffen waren, und das Haus beschloß [121]), „die Königliche Staatsregierung aufzufordern, alsbald auf geeignete Maßnahmen Bedacht zu nehmen, um die Mißstände zu beseitigen oder doch einzuschränken, die sich aus dem unerlaubten Vertriebe fremder Lotterielose ergeben, insbesondere in Betracht zu ziehen:

a) eine reichsgesetzliche Regelung des Lotteriewesens,
b) die Bildung einer Lotteriegemeinschaft der beteiligten deutschen Staaten,
c) die Verschärfung der Strafbestimmungen gegen den unerlaubten Vertrieb fremder Lose."

Der erstere Weg, die reichsgesetzliche Regelung, wurde von der Regierung als nicht gangbar bezeichnet. Einmal bestand

diesen Glücksfall nicht vorübergehen lassen möchten, um an Ihrem Geburtstage das große Los zu gewinnen.

121) Stenogr. Ber. d. H. d. A. 1903, Bd. 3 S. 2775.

beim Reiche keine Neigung für eine Reichslotterie, andererseits hätte dieser Weg eine Änderung der Reichsverfassung bedingt, eine nicht unbedenkliche Sache, die bei einzelnen Staaten jedenfalls auf sehr erhebliche Schwierigkeiten gestoßen wäre. Die Lotteriestaaten wären weder bereit noch die außerpreußischen nach dem Stande ihrer Finanzen in der Lage gewesen, ihr Lotterieregal an das Reich abzutreten oder sich dessen Ausübung vom Reiche beschränken zu lassen. So blieben denn nur die beiden anderen Wege. Zunächst mußte durch wirksame Strafbestimmungen Preußen von den fremden Losen befreit werden. Dadurch konnte einerseits der preußischen Lotterie das ihr von rechtswegen zustehende Absatzgebiet und damit bei ihrem im Verhältnis zu diesem immer noch geringen Umfang ihr Absatz von Losen gesichert werden, andererseits den übrigen Lotteriestaaten vor Augen geführt werden, in welchem Umfang sie in den ihnen rechtmäßig erschlossenen Gebieten noch auf einen Absatz von Losen zu rechnen hätten.

Demgemäß legte dann auch die preußische Regierung schon in der nächsten Session dem Landtage den Entwurf eines neuen Lotteriestrafgesetzes vor, der unter dem 29. August 1904 zum Gesetz [122]) erhoben wurde, und die daran geknüpften Erwartungen prompt erfüllte. Der Absatz der Lose der preußischen Lotterie hob sich dergestalt, daß schon im November 1904 der Nachfrage nach Losen nicht genügt werden konnte. Die Regierungen mehrerer eigene Lotterien unterhaltenden deutschen Bundesstaaten aber traten schon vor dem Inkrafttreten des Gesetzes [123]) an die preußische Regierung heran mit dem Wunsche nach Einleitung von Verhandlungen zur Regelung der Lotterie-

122) Gesetzsamml. f. d. Preuß. Staaten 1904 S. 255.
123) Am 1. Oktober 1904.

verhältnisse. Damit begann die Zeit der preußischen Lotterieverträge.

Bis zum Schluß des Jahres 1904 lagen bereits die Verträge mit 3 Staaten vor, mit Mecklenburg-Schwerin vom 28. November 1904 [124]), Mecklenburg-Strelitz vom 3. Dezember 1904 [125]) und mit Lübeck vom 7. Dezember 1904 [126]).

Die Anregung zu dem Vertrag mit Mecklenburg-Strelitz ging von Preußen aus, während in den übrigen Fällen — nur bei Waldeck ging noch die Anregung von Preußen aus — stets die anderen Teile an Preußen den Antrag zum Abschluß von Lottereiverträgen gestellt haben. Daß Preußen an Mecklenburg-Strelitz mit dem Wunsche nach Abschluß eines Lotterievertrages herantrat, hatte einen besonderen Grund. In Mecklenburg-Strelitz bestanden nämlich — außer im Fürstentum Ratzeburg — keinerlei Strafverbote gegen das Spielen und gegen den Vertrieb von Losen fremder Lotterien, und so war das Großherzogtum ein wahres Eldorado für fremde Lotterieeinnehmer geworden. Infolgedessen hatten sich dort, namentlich in Neustrelitz, Lose-Händler in großer Zahl niedergelassen, die von dort aus die anderen Staaten, vor allem Preußen und hier wieder in erster Linie Berlin mit Offerten von Losen aller möglichen Staatslotterien geradezu überfluteten. Dieses Einfalltor für fremde Lotterien nach Preußen mußte Preußen verschließen, und das war möglich durch Einbeziehung Mecklenburg-Strelitz' in die Lotteriegemeinschaft.

---

124) Gesetzsamml. f. d. Preuß. Staaten 1905 S. 199, Finanz-Archiv 24, 2 S. 51.

125) Gesetzsamml. f. d. Preuß. Staaten 1905 S. 207, Finanz-Archiv 24, 2 S. 56.

126) Gesetzsamml. f. d. Preuß. Staaten 1905 S. 212, Finanz-Archiv 24, 2 S. 59.

Mit der Abschließung Preußens gegen fremde Lotterien wurden diese, namentlich die der kleineren Staaten an der Wurzel ihrer Existenz getroffen; denn ohne einen bedeutenden Absatz an Losen in dem großen Nachbarstaat Preußen vermochten Mecklenburg und die meisten anderen Staaten Lotterien mit dem bisher üblichen hohen Spielkapital nicht auszuspielen. Mit einer Herabsetzung des Spielkapitals und der Zahl der Lose verminderten sich aber die Aussichten auf Reinerträge sehr erheblich oder verschwanden ganz. So entschlossen sich denn die kleineren Staaten an Preußen mit dem Antrag heranzutreten, auf eine Verständigung auf dem Gebiete des Lotterieweſens hinwirken zu wollen.

Der nächste Lotterievertrag wurde mit Reuß j. L. abgeschlossen am 30. Mai 1905[127]), das als einziger thüringischer Staat, sich an der Hessisch-Thüringischen Staatslotterie nicht beteiligt hatte, sondern nach wie vor gegen eine Entschädigung die sächsische Lotterie bei sich zuließ. Da Sachsens Gegenleistung in einer im Vergleich zu der von Preußen anderen Staaten gewährten ungemein niedrigen Rente bestand und Sachsen sich zu einer Erhöhung derselben in dem von der reußischen Regierung gewünschten Maße nicht bereit finden ließ, kündigte die letztere das Vertragsverhältnis für den 31. Dezember 1906 und trat an Preußen mit dem Wunsch nach Abschluß eines Lotterievertrages heran, der auch Preußen zur Abrundung seines Lotteriegebietes willkommen war. Bedeutend wichtiger war der mit den Staaten der Hessisch-Thüringischen Staatslotterie am 17. Juni 1905 abgeschlossene Vertrag[128]). Diese Staaten befanden sich seit der Abschließung Preußens

127) Gesetzsamml. 1906 S. 129; Finanzarchiv 24, 2 S. 62.
128) Gesetzsamml. 1906 S. 134; Finanzarchiv 24, 2 S. 65.

gegen ihre Lose in ganz besonders mißlicher Lage mit ihrer Lotterie und hielten es für geraten Anschluß an Preußen zu suchen. Andrerseits war gerade die Hessisch-Thüringische Staatslotterie Preußen ganz besonders lästig gefallen, sodaß ein Vertrag beiderseitig sehr erwünscht war. Passiv war — wie oben angedeutet — an der Hessisch-Thüringischen Staatslotterie Oldenburg beteiligt gewesen. Bei dem Abschluß der Lotteriegemeinschaft mit Preußen war es einstweilen unberücksichtigt geblieben und seine Stellung in Lotteriesachen einem besonderen Vertrage vorbehalten worden. Dieser Vertrag kam noch 1905 am 9. Dezember zustande [129]). Unter dem 18. Mai 1906 kamen noch zwei weitere Verträge zustande, mit Braunschweig [130]) und Bremen [131]). Beide waren eng miteinander verbunden, denn Bremen, das selbst keine Lotterie besaß, hatte die Braunschweigische ausschließlich gegen eine jährliche Abfindung bei sich zugelassen. Schließlich wurde mit dem Fürstentum Waldeck ein Lotterievertrag abgeschlossen, am 22. April 1907 [132]), zu dem der Antrag von Preußen ausging.

Damit war die Lotteriegemeinschaft zum Abschluß gelangt. Ihr gehörten alle Staaten Norddeutschlands mit Ausnahme Sachsens und Hamburgs an. Die in den Jahren 1904 bis 1905 auch mit Sachsen und Hamburg auf deren Wunsch gepflogenen Verhandlungen waren ergebnislos geblieben. Erst unter dem 28. April 1910 [133]) kam wieder ein Vertrag zustande und zwar mit dem Reichsland Elsaß-Lothringen. Damit faßte die

129) Gesetzsamml. 1906 S. 145; Finanzarchiv 24, 2 S. 74.

130) Gesetzsamml. 1906 S. 415; Finanzarchiv 25, 1 S. 433. Der Vertrag trat jedoch erst am 1. Juni 1909 inkraft.

131) Gesetzsamml. 1906 S. 424; Finanzarchiv 25, 1 S. 440.

132) Gesetzsamml. 1908 S. 1; Finanzarchiv 24, 2 S. 80.

133) Gesetzsamml. 1910 S. 301; Finanzarchiv 28, 1 S. 411.

Preußische Klassenlotterie zum ersten Mal festen Boden in Süddeutschland, das bisher keine offiziell zugelassene Klassenlotterie gehabt hatte. Schon im Jahre 1904 war von Elsaß-Lothringen der Anschluß an die Preußische Lotteriegemeinschaft angeregt worden. Die Verhandlungen hatten sich damals zerschlagen, der dem Landesausschuß vorgelegte Vertragsentwurf verschwand in der Spezialkommission, die zur Vor- und Durchberatung desselben eingesetzt war, und gelangte nicht zur Verabschiedung. Im Jahre 1910 hatte man die fünf Jahre früher gegen eine staatliche Lotterie erhobenen Bedenken überwunden. Der Vertrag wurde genehmigt und trat sofort in Kraft.

Die nächsten Jahre brachten dann noch viel tiefer gehende Umgestaltungen. Es waren ungefähr die gleichen Verhältnisse, die im Sommer 1910 nahezu gleichzeitig in den drei süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg und Baden dazu führten der Einführung der Klassenlotterie näher zu treten. Die drohenden Schwierigkeiten des Budgets verlangten überall zum Ausgleich eine Mehreinnahme. Die Preußische Klassenlotterie hatte in einer Weise Ausbreitung gefunden, daß die süddeutschen Staaten, von fremden Losen förmlich überschwemmt, von selbst darauf hingewiesen wurden, die einmal vorhandene Spielneigung für die eigene Staatskasse zu verwerten.

In Betracht kamen drei Wege: die Einführung einer eigenen Staatslotterie konnte bei den hohen Betriebskosten keine nennenswerte Rentabilität in Aussicht stellen, die Verpachtung an ein Konsortium mußte mit Rücksicht auf den wohl nicht zu verhindernden marktschreierischen Betrieb eines Privatunternehmens aus ethischen und moralischen Erwägungen ausscheiden; so blieb nur mehr der Zusammenschluß mit anderen Staaten, und so beschlossen die Regierungen der drei süd-

deutschen Staaten, die bereits Fühlung miteinander genommen hatten, an den Preußischen Staat heranzutreten. So kam der Staatsvertrag vom 29. Juli 1911 mit den drei süddeutschen Staaten zustande [134]). Danach schließen sich Bayern, Württemberg und Baden der Preußischen Klassenlotterie an, die unter der Bezeichnung „Preußisch-Süddeutsche Klassenlotterie" fortgeführt und von der Königlich Preußischen Generallotteriedirektion in Berlin unter Aufsicht des Königlich Preußischen Finanzministers weiter verwaltet wird.

In Württemberg und Baden, wie auch in Preußen wurde dieser Vertrag von den Kammern bald angenommen. In Bayern wurde die Verabschiedung des Vertrages zunächst durch die Auflösung des Landtages verhindert, dann aber lehnte am 26. März 1912 der Finanzausschuß der neu zusammengetretenen bayerischen Abgeordnetenkammer den Lotterievertrag mit Preußen mit allen gegen drei Stimmen ab. Man befürchtete durch den Vertrag die Finanzhoheit Bayerns zu gefährden und befürwortete statt dessen die Schaffung einer eigenen Lotterie oder, falls dieses Schwierigkeiten begegnen sollte, den Anschluß an die sächsische Lotterie. Im Plenum aber fand — wenn auch erst nach eingehender Behandlung — der Vertrag im September 1912 die Billigung der Abgeordnetenkammer.

Wir haben nun noch kurz auf den Inhalt der Lotterieverträge einzugehen, der in den wesentlichen Punkten übereinstimmt [135]). Sämtliche Verträge beruhen auf der Grundlage der ausschließlichen Zulassung der preußischen Lotterie gegen

134) Staatsvertrag zwischen Preußen einerseits und Bayern, Württemberg und Baden andrerseits zur Regelung der Lotterieverhältnisse (Preußische Gesetzessamml. 1912 S. 117.)

135) Die Verträge unterscheiden sich im allgemeinen nur hinsichtlich der Geltungsdauer bezw. des Kündigungsrechtes sowie hinsichtlich der Rente.

Gewährung einer Jahresrente. Die mit Preußen kontrahierenden Staaten verpflichten sich während der Vertragsdauer für Rechnung ihrer Staatskasse weder eine eigene Lotterie zu errichten noch sich an einer solchen zu beteiligen, und soweit die Staaten bisher eigene Staatslotterien unterhielten, in erster Linie den Betrieb der bestehenden eigenen Staatslotterie vor Inkrafttreten das Vertrages einzustellen und ihn während der Vertragsdauer nicht wieder aufzunehmen. Weiterhin ist allen Verträgen gemeinschaftlich die Bestimmung, daß die mit Preußen kontrahierenden Staaten vor Inkrafttreten der Verträge gegen das Spielen in von ihnen nicht zugelassenen Lotterien und gegen den Vertrieb von Losen und Losabschnitten solcher Lotterien gesetzliche Strafbestimmungen, welche mit denen des preußischen Gesetzes vom 29. August 1904 im wesentlichen übereinstimmen, zu erlassen haben. Ferner wird in allen Verträgen der Preußischen Regierung das ausschließliche Recht eingeräumt, innerhalb des Gebietes der kontrahierenden Staaten, Lose der Königlich Preußischen Klassenlotterie zu vertreiben, überhaupt nach freiem Ermessen alle Anordnungen, welche sie zum Betriebe dieser Lotterie für erforderlich erachtet, in gleicher Weise wie innerhalb des Preußischen Staatsgebietes zu treffen, insbesondere auch Königlich Preußische Lotterieeinnehmer nach freiem Ermessen anzustellen und zu entlassen und die Geschäfte betreiben zu lassen.

Diese Bestimmung bildet die Quintessenz der Verträge; in ihr kommt deutlich zum Ausdruck die Monopolstellung der preußischen Klassenlotterie in Verbindung mit der unabhängigen selbständigen Preußischen Geschäftsführung.

Die Gegenleistung des Preußischen Staates besteht in der Zahlung einer jährlichen Rente, in Ansehung derer weitgehende

Verschiedenheiten bestehen. Es lassen sich jedoch in den Verträgen drei Arten der Rentenfeststellung unterscheiden, nämlich absolut feste Renten für die ganze Vertragsdauer, feste Renten mit dem Vorbehalt ihrer Erhöhung — nicht auch ihrer Ermäßigung — nach Maßgabe des Loseabsatzes und feste Renten für eine Übergangszeit, nach deren Ablauf sie sich nach den Erträgen der preußischen Lotterie richten, aber einen Maximalbetrag nicht überschreiten dürfen.

An der Spitze der Preußischen Lotterieverwaltung steht die Generallotteriedirektion in Berlin; sie hat die Stellung einer höheren Provinzialbehörde und ressortiert vom Finanzministerium. Chef der Generallotteriedirektion ist der „Präsident der Königlichen Generallotteriedirektion", dem ein Justitiar zur Seite steht; beide Ämter werden nebenamtlich von vortragenden Räten des Finanzministeriums verwaltet; außer diesen beiden sind noch drei Lotteriedirektoren Mitglieder der Generallotteriedirektion. Ein Mitglied hiervon wird von den drei süddeutschen Staaten (Bayern, Württemberg, Baden) gemeinschaftlich bestellt. Dies ist einer der Punkte, in denen Preußen, den drei süddeutschen Staaten eine bevorzugte Stellung eingeräumt hat. Auch ist ihnen die Anstellung, Überwachung, Bestrafung, Entlassung der Lotterieeinnehmer zugestanden worden, was in anderen Staaten Preußen zufällt. Die Einnehmerstellen dürfen die Bezeichnung „Königlich Bayerische (Königlich Württembergische, Großherzoglich Badische) Einnahme der Preußisch-Süddeutschen Klassenlotterie" führen.

Mit der Einbeziehung der drei süddeutschen Bundesstaaten in die Lotteriegemeinschaft hat Preußen erreicht, daß fast alle deutschen Staaten — nur Sachsen und Hamburg fehlen noch — ein einheitliches Lotteriegebiet bilden, daß also die Absperrung

der einzelstaatlichen Landesgrenzen gegen das Spielen oder den Handel in fremden Lotterielosen durch Lotteriestrafgesetze fast unnötig ist. Denn so störend wie die untergegangenen kleinen Lotterien sind dem Anschein nach die Sächsische und die Hamburgische für Preußen nicht, wie diese ihrerseits von den Absperrungen Preußens offenbar nicht sehr berührt worden sind. Hieran dürfte auch die Aufnahme Süddeutschlands in die Preußische Lotteriegemeinschaft wenig ändern, denn Sachsen und Hamburg sind selbst für Lotterielose sehr aufnahmefähige Gebiete. Ein großer Teil ihrer Lose wandert nach wie vor in das Ausland vor allem von Hamburg aus. Dazu kommt noch, daß Sächsische und Hamburgische Lose in verbotenen Gebieten weitergespielt werden, vielleicht noch mehr als früher, weil keine Konkurrenz durch Braunschweigische, Mecklenburgische usw. Lose mehr besteht. Denn das Spielen in verbotenen Lotterien übt auf viele Menschen einen eigentümlichen Reiz aus und eine langjährige, mitunter durch Generationen fortgesetzte Beteiligung an einer bestimmten Lotterie, mitunter sogar mit einer bestimmten Nummer, ist nicht so leicht zu beseitigen. Namentlich Süddeutschland dürfte auch nach Eintritt der Preußisch-Süddeutschen Klassenlotterie den beiden norddeutschen Außenseitern in der Lotterie treu bleiben, schon aus überkommener Abneigung gegen alles Preußische.

Die Aussicht aber, Sachsen und Hamburg auf gütlichem Wege zum Anschluß an die Lotteriegemeinschaft zu veranlassen, ist nicht sehr groß. Denn abgesehen von der damit verbundenen Aufgabe eines weiteren Stückes der Selbständigkeit wäre der Anschluß an die Lotteriegemeinschaft aller Voraussicht nach mit einer finanziellen Einbuße für beide Bundesstaaten verbunden. Denn die Beträge, die sie aus ihrer Lotterie einnehmen, sind so

hoch, daß sich Preußen schwerlich zu ihrer Zahlung in Form von Renten wird entschließen können.

§ 7.

Die Verbindungen auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung. Die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, der deutsche Staatsbahnwagenverband, die deutsche Gepäckeinnahmegemeinschaft.

Auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung finden wir ebenfalls Verwaltungsanschlüsse vor, die auch wiederum gewisse Ähnlichkeit[136]) mit den bisher behandelten Konventionen aufzuweisen haben. Zum besseren Verständnis der lebhaften Erörterungen über die deutsche „Eisenbahngemeinschaft" in allerjüngster Zeit ist es notwendig, zunächst einen Rückblick auf die deutsche Eisenbahnpolitik[137]) in den letzten 50 Jahren zu werfen und dabei namentlich die Einheitsbestrebungen zu berücksichtigen.

Nach Art. 4 Ziffer 8 der Verfassung des Norddeutschen Bundes wurde das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung durch den Norddeutschen Bund unterstellt. In weiterer Ausführung dessen waren in dem siebenten Abschnitt der Verfassung (Art. 41—47) nachfolgende Bestimmungen getroffen. Der Norddeutsche Bund konnte Eisenbahnen, die er für die Landesverteidigung oder den allgemeinen Verkehr für notwendig erachtete, auch gegen den Widerspruch eines Bundesgliedes selbst bauen oder konzessionieren. Als

136) Rehm, Allgemeine Staatslehre 1907, S. 53. — Lion, Die Lotterieverträge S. 24.

137) Vgl. hierzu außer der im Verzeichnis unter VIII, 4 genannten Literatur: v. d. Leyen, Art. Eisenbahnpolitik im Handwörterbuch für Staatswissenschaften, Bd. 3 S. 852 ff.

Grundsatz ist die Verwaltung der deutschen Bahnen als ein einheitliches Netz, der Erlaß übereinstimmender Betriebseinrichtungen, die Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne mit direkter Abfertigung und durchgehenden Wagen ausgesprochen. Endlich ist dem Bunde ein gewisses Aufsichtsrecht über das Tarifwesen gegeben.

Während der kurzen Lebensdauer des Norddeutschen Bundes ist von diesen Bestimmungen praktisch nur wenig Gebrauch gemacht, aber bei den in jene Zeit fallenden Versuchen, ein festeres Band zwischen dem Nordbund und den Südstaaten zu knüpfen, treten wiederum die Eisenbahnen in den Vordergrund. Die wirtschaftliche Gemeinschaft des Zollvereins war mit den Süddeutschen Staaten geblieben, die Schutz- und Trutzbündnisse hatten eine feste militärische Einheit geschaffen. Als Ende 1866 Fürst Hohenlohe — der spätere Reichskanzler — in Bayern Minister des Auswärtigen wurde, richteten sich seine Bemühungen alsbald auf das Zustandebringen auch eines näheren politischen Zusammenschlusses. Er trat in Verhandlungen mit den anderen Südstaaten über Bildung eines Staatenvereins unter dem Namen „Vereinigte Süddeutsche Staaten", und als weiteres Ziel schwebte ihm eine Verbindung dieses Bundes mit dem Norddeutschen Bunde vor. Der Entwurf eines Vertrages zwischen dem Nord- und Südbund erklärt nun in Art. I, 7 als „gemeinsame nationale Angelegenheit beider Staatenbünde, das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs". Zur Ausführung dieser Bestimmung war der Abschluß eines Vertrages über die Errichtung eines Eisenbahnvereins vorgesehen[138]); dies ist der denkwürdige Hohenlohesche

138) Die Entwürfe dieser Verträge sind abgedruckt in einem Aufsatz des Freiherrn v. Völderndorff, Deutsche Verfassungen und Verfassungs-

Entwurf [139]), der als erste Etappe auf dem Wege zur deutschen Eisenbahngemeinschaft besonderer Erwägung bedarf.

Alle im Eigentum der Vertragsstaaten stehenden und von ihnen betriebenen Eisenbahnen sollten ein gemeinsames Eisenbahngebiet bilden. Die Regierungen verpflichteten sich zum Ankauf aller in ihrem Gebiet belegenen für den durchgehenden Verkehr notwendigen Eisenbahnen. Während jeder Staat den Betrieb seiner Bahnen behalten sollte, war der Erlaß einer gemeinschaftlichen Eisenbahnordnung, eines gleichheitlichen Betriebsreglements und eines gemeinsamen Tarifs für die Personen- und Güterbeförderung vorgesehen. Die Verwaltung der Eisenbahnen, die Organisation der Behörden, die Führung des Kassenwesens sollte im ganzen Vereinsgebiet auf gleichen Fuß gebracht, die Leitung und Oberaufsicht in allen Eisenbahnangelegenheiten sollte durch einen Eisenbahnrat in Verbindung mit dem Zollparlament ausgeübt werden. Der Art. 9 des Entwurfes bestimmte sodann, daß „der Ertrag aller über die Landesgrenze hinausgehenden Transporte seitens der das gemeinsame Eisenbahngebiet bildenden Bahnen gemeinschaftlich" sein sollte. Die im inneren Verkehre aufkommenden Frachten verblieben dem Einzelstaate. Die gemeinschaftlichen Einnahmen aber waren alljährlich „nach dem Verhältnisse der Kilometerzahl der von den einzelnen Staaten betriebenen Bahnen unter Rücksichtnahme auf die Höhe des Anlagekapitals und der Betriebskosten zu verteilen." Wir sehen hier eine nach dem Muster des Zollvereins gebildete, innige wirtschaftliche und finanzielle Eisenbahngemeinschaft, eine Gemeinschaft, die als notwendige Voraussetzung den Erwerb aller

entwürfe, in den Annalen des Deutschen Reichs 1890, S. 241 ff.; insbesondere S. 282 ff.

139) Dieser ist auch abgedruckt in der Kirchhoffschen Schrift S. 77.

wichtigeren Linien für die Staaten forderte; wir sehen zum ersten Male einen Reichseisenbahngedanken in einer Gestalt auftauchen, die eine Verwirklichung wenigstens als möglich erscheinen ließ.

Die weitere Verfolgung dieser Pläne wurde durch den deutsch-französischen Krieg unterbrochen; mit ihm wurden die Hohenloheschen Ideen einer politischen Einigung Deutschlands zur Lösung gebracht, aber die deutsche Eisenbahngemeinschaft harrt noch ihrer Verwirklichung [140]).

Die in der Verfassung des Norddeutschen Bundes enthaltenen Grundgedanken sind in die deutsche Reichsverfassung übergegangen mit der Einschränkung, daß dem Königreich Bayern ein Eisenbahnreservatrecht zugestanden wurde. Die Grundzüge der Eisenbahnpolitik des Deutschen Reichs gehen also dahin, daß von Reichs wegen für eine gewisse Einheitlichkeit im Bau, Betriebe, in der Ausrüstung und in der Verwaltung der Eisenbahnen hinzuwirken ist. Zur Zeit des Erlasses der Verfassung fehlte dem Reiche das Organ zur Ausführung dieser Eisenbahnpolitik, und so wurde durch das Reichsgesetz vom 27. 6. 1873 [141]) ein besonderes Reichseisenbahnamt zur Ausübung der dem Deutschen Reiche in bezug auf das Eisenbahnwesen zustehenden Befugnisse errichtet und dieser Behörde stillschweigend die Aufgabe übertragen, für den Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes zu sorgen, das, wie man sich dachte, die Befugnisse des Reichs den Eisenbahnen gegenüber genauer festsetzen und überhaupt Grundsätze für die Regelung

140) Außerdem brachte das Jahr 1871 dem Reiche mit den in Elsaß-Lothringen belegenen Bahnen einen eigenen Eisenbahnbesitz, zu dessen Verwaltung eine nach dem Muster der preußischen Staatsbahndirektionen eingerichtete Generaldirektion in Straßburg eingesetzt wurde.

141) Reichsgesetzblatt 1873 S. 164.

des deutschen Eisenbahnwesens aufstellen sollte. Zwei Entwürfe zu Eisenbahngesetzen sind vom Reichseisenbahnamt in den Jahren 1874 und 1875 ausgearbeitet und veröffentlicht worden, jedoch nicht zur Verhandlung durch die gesetzgebenden Faktoren gelangt.

Beide Gesetzentwürfe hatten gezeigt, daß ein wirksames Eingreifen des Reiches auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine gewisse Einschränkung der den Bundesstaaten zustehenden Rechte bedingte. Unter den Mittelstaaten war schon damals wenig Neigung vorhanden, dem Reiche neue Opfer zu bringen. Außerdem befürchteten, — und wohl nicht ganz mit Unrecht — die Eisenbahnen, besonders die Privatbahnen, von der Handhabung einer scharfen Reichsaufsicht im Sinne der Gesetzentwürfe eine Beschränkung ihrer finanziellen Selbständigkeit, eine Schmälerung ihrer Einkünfte. Obgleich der vorläufige Entwurf daher von den Vertretern der Bundesregierungen durchberaten wurde, gewann Bismarck die Überzeugung, daß es schwerlich gelingen werde, für ein brauchbares Eisenbahngesetz eine Mehrheit im Bundesrat und im Reichstag zu gewinnen. Andrerseits aber wiesen die gerade um jene Zeit hervortretenden Mißstände und Unzuträglichkeiten im deutschen Eisenbahnwesen deutlich darauf hin, daß unter den damaligen Verhältnissen, bei der Zersplitterung der Eisenbahnen, dem Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen, die alle nach verschiedenen Grundsätzen verwaltet und betrieben wurden, eine nachhaltige Besserung nicht durch die Einzelstaaten, sondern nur durch das Reich zu erzielen sein werde. Diese Erwägungen mögen es gewesen sein, die nach dem Scheitern der Gesetzgebungsversuche in Bismarck den großzügigen Gedanken eines Erwerbes aller deutscher Eisenbahnen durch das Reich wach-

gerufen haben. Beherrscht von dem Geiste nationaler Opferwilligkeit legte die preußische Regierung am 24. März 1876 dem Landtag einen Gesetzentwurf vor, in dem sie sich ermächtigen ließ, ihren gesamten Eisenbahnbesitz und alle ihr den Eisenbahnen gegenüber zustehenden Rechte auf das Reich zu übertragen. Preußen erklärte sich bereit, auf seinen schon damals stattlichen Eisenbahnbesitz zugunsten des Reiches zu verzichten, um hierdurch dem Reich die Möglichkeit zu verschaffen, einen kräftigen Einfluß auf die Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens auszuüben und zugleich den Erlaß eines Eisenbahngesetzes mit größerer Aussicht auf Erfolg zu betreiben. Die preußische Volksvertretung zeigte ein tiefes und richtiges Verständnis für die Größe dieses Planes. Sie genehmigte — das Abgeordnetenhaus freilich erst nach lebhaften, langen und gründlichen Verhandlungen, in denen auch zahlreiche Gegner zu Worte kamen — den Entwurf, der als Gesetz vom 4. Juni 1876 veröffentlicht worden ist [142]). So bot Preußen seinen Eisenbahnbesitz dem Reiche an, indes Bayern, Sachsen und Württemberg wiesen das Anerbieten grundsätzlich zurück, nur Hessen sprach sich dafür aus. Man lehnte das von Preußen angebotene Opfer ab, weil man selbst keine Opfer bringen mochte, und man wollte unter allen Umständen jede weitere Beschneidung der einzelstaatlichen Selbstherrlichkeit zugunsten des Reiches abwehren. Diese allseitige Ablehnung der Reichseisenbahnidee durch Regierung und Parlamente der deutschen Mittelstaaten entschied über das Schicksal des preußischen Gesetzes vom 4. Juni 1876. Es kam nicht zur Ausführung; Bismarck verzichtete darauf, das durch das Gesetz genehmigte Anerbieten betreffend den Übergang der Preußischen Bahnen an

142) Gesetzsamml. für die preußischen Staaten 1876, S. 161.

das Reich dem Bundesrat zu unterbreiten, da er voraussah, daß die Ablehnung unvermeidlich war. So kam das Reichseisenbahnprojekt nicht einmal vor den Organen der Reichsgewalt zur Besprechung.

Den Motiven zu dem Gesetzentwurf [143]) hatte Bismarck selbst einige Schlußsätze [144]) beigefügt und darin gewissermaßen ein Programm der zukünftigen preußischen Eisenbahnpolitik aufgestellt: „Würden die vorbezeichneten Bestrebungen der Regierung Preußens an dem Widerspruch maßgebender Organe des Reiches scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preußen selbst an die Lösung der gedachten Aufgaben mit voller Energie heranzutreten und vor allem die Erweiterung und Konsolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde." Und was Bismarck damals mit Worten angedeutet hatte, setzte er, als das Reichseisenbahnprojekt gescheitert war, in die Tat um. Die unmittelbare Folge dieser Ablehnungspolitik im Reich war die große Verstaatlichungsaktion, die mit dem Eintritt des Handelsministers, späteren Ministers der öffentlichen Arbeiten v. Maybach mit bewundernswürdiger Energie und unter heftigem Widerstande begonnen und von v. Thielen weitergeführt wurde.

Ein integrierender Teil der Eisenbahnverstaatlichung in Preußen war der Erwerb der in Preußen belegenen Strecken des Hessischen Ludwigbahn-Unternehmens. Die Linien dieser Gesellschaft lagen teilweise auf preußischem, teilweise auf hessischem Gebiete, und die Verstaatlichung konnte mit Vorteil nur in gemeinsamem Vorgehen der beiden Staaten durchgeführt

143) Siehe Anl. z. d. stenogr. Ber. d. H. d. A. 1876, Bd. 2 S. 921.
144) Ebendort S. 927.

werden, und zwar nicht nur bezüglich des Erwerbes, sondern auch bezüglich der Gestaltung der künftigen Betriebsverhältnisse. Hessen konnte sich keinen Nutzen davon versprechen, die in diesem Gebiet gelegenen Strecken der Hessischen Ludwigbahn zu einem kleinen Hessischen Staatseisenbahnnetz zusammenzuschließen, da die Selbständigkeit und das finanzielle und volkswirtschaftliche Gedeihen eines solchen Netzes von vornherein fraglich gewesen wäre, zumal die oberhessischen Bahnen durch preußische Linien von dem Hauptnetz abgeschnürt waren und die Main-Neckar-Bahn voraussichtlich zur Eingliederung in ein hessisches Staatsbahnnetz nicht zu gewinnen war.

Nach langwierigen bis in das Jahr 1885 zurückreichenden Verhandlungen gelangten beide Staaten zu der Erkenntnis, daß die Vereinigung des gesamten beiderseitigen Eisenbahnbesitzes zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft die vorteilhafteste Lösung wäre, und das Ergebnis dieser Erwägungen war der durch das preußische Gesetz vom 16. 12. 1896 [145]) genehmigte Staatsvertrag [146]) zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896. Nach diesem Vertrag wird die Hessische Ludwigs-Bahn, sobald sie von den beiden Staaten gemeinsam käuflich erworben ist [147]), nach der Gebietsangehörigkeit unter beide Staaten verteilt; dem Eigentum nach bleiben jedoch beide Bahnen getrennt. Der Kaufpreis für die Hessische Ludwigs-Bahn wurde von den beiden Staaten nach dem Verhältnis der Betriebsüberschüsse der in ihrem Gebiet belegenen Strecken des Jahres 1894 aufgebracht.

145) Gesetzsamml. 1896 S. 215.

146) Gesetzsamml. 1896, S. 223.

147) Dieser Erwerb erfolgte durch den Kaufvertrag vom 8./9. Juli 1896 (Gesetzsamml. 1896 S. 218).

Mit Beginn des auf die Übernahme der Hessischen Ludwigs-Bahn folgenden Rechnungsjahres der preußischen Staatsbahnen, d. i. der 1. April 1897, werden die gesamte Hessische Ludwigs-Bahn, die Oberhessischen Bahnen und alle dem Hessischen Staate gehörenden Nebenbahnen mit dem gesamten preußischen Staatsbahnbesitz zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigt. Von dieser Betriebsgemeinschaft bleiben einstweilen nur die Main-Neckar-Bahn und drei an diese anschließende Nebenbahnen ausgeschlossen. Zur Einbeziehung auch dieser Strecken bedurfte es erst einer Verständigung mit der Badischen Regierung, der Miteigentümerin der Main-Neckar-Bahn, wie sie dann im Jahre 1901 erfolgt ist. Der Betrieb der vereinigten Bahnen erfolgt für Rechnung beider Staaten in der Weise, daß alle Betriebseinnahmen und -Ausgaben als gemeinsam angesehen werden und der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben unter die beiden Staaten verteilt wird nach einem unveränderlichen Teilungsmaßstab, der in dem Verhältnis des in den Jahren 1894/95 bezw. 1894 erzielten Reinertrages der in die Gemeinschaft fallenden preußischen, bezw. hessischen Strecken besteht. Der gemeinschaftliche Eisenbahnbesitz wird auf Grund *eines* für die Gesamtheit aufgestellten Etats nach den Vorschriften der preußischen Verwaltung unter der Oberleitung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wie ein einheitliches Netz verwaltet. Die oberhessischen Bahnen werden der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. zugeteilt; für die in den Provinzen Starkenburg und Rheinhessen gelegenen Strecken wird die gemeinschaftliche „Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz" neu gebildet. Dem Bezirk der letzteren Direktion werden, soweit es die geographische Lage und Rücksichten auf den Betrieb er-

wünscht erscheinen lassen, auch andere preußische Strecken eingefügt. Jedem Staat steht die Ausübung der Hoheitsrechte, insbesondere der Rechte der Landespolizeibehörde über die Eisenbahnen innerhalb seines Gebietes zu. Für die hessischen Strecken werden im allgemeinen die preußischen Tarife eingeführt; bei Feststellung der Fahrpläne werden die Wünsche Hessens tunlichst berücksichtigt. Es wird ein gemeinschaftlicher Bezirkseisenbahnrat für die Direktion Mainz und Frankfurt a. M. eingesetzt, der auch zwei hessische Vertreter in den preußischen Landeseisenbahnrat wählt. Die vereinbarte Betriebsgemeinschaft ist unkündbar.

Ferner sind Bestimmungen getroffen über eine entsprechende Berücksichtigung hessischer Beamten bei der Besetzung der Stellen bei den obersten leitenden Behörden — in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird ein hessischer vortragender Rat einberufen — sowie im Bereich der Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt a. M. Bezüglich dieser hessischen, im Gemeinschaftsdienst verwendeten Beamten hat die hessische Regierung in gewissem Umfang das Anstellungsrecht und die Disziplinargewalt.

Die Main-Neckar-Bahn [148]) blieb zunächst von der Gemeinschaft ausgeschlossen, wie wir gesehen haben. Doch war schon in dem Preußisch-Hessischen Gemeinschaftsvertrage der Fall vorgesehen, daß die Main-Neckar-Gemeinschaft durch eine Abmachung mit Baden aufgelöst würde. Ein Studium der Verhältnisse der Main-Neckar-Bahn ergab, daß dies Unternehmen, obgleich es sich glänzend rentierte, doch zu kostspielig verwaltet

148) Die am 1. 8. 1846 eröffnete Main-Neckar-Bahn (Frankfurt a. M. —Darmstadt—Heidelberg) war als Staatsbahn von der Freien Stadt Frankfurt a. M., von Baden und Hessen gemeinsam gebaut und betrieben worden; der Frankfurter Anteil ging 1867 an Preußen über.

wurde. So kam unter dem 14. Dezember 1901 [149]) zwischen Preußen, Baden und Hessen der durch das preußische Gesetz vom 7. Juli 1902 [150]) genehmigte Staatsvertrag über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn zustande, nach dem die besondere Verwaltung aufgehoben und der Preußisch-Hessischen Gemeinschaft angegliedert wurde. Mit dem 1. Oktober 1902 wurde die Direktion der Main-Neckar-Bahn in Darmstadt aufgehoben und die Betriebsführung ging auf die Gemeinschaftsdirektion in Mainz über, bei der eine Mitgliedsstelle von der badischen Regierung besetzt wird. Die Eigentumsverhältnisse dagegen blieben unverändert. In einfacher Weise wurde diese Angliederung unter Wahrung der eigenartigen Verhältnisse, insbesondere auch unter möglichster Erhaltung der badischen Mitwirkung bei Festsetzung der Tarife und Fahrpläne herbeigeführt. Baden erhält die Betriebseinnahmen seiner Teilstrecke in natura und überweist aus diesem seinen Anteil an den Betriebsausgaben der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft nach dem bei dieser jährlich ermittelten Betriebskoeffizienten. Die Geldmittel für größere Erweiterungsbauten auf badischem Gebiet hat Baden auf dem Wege des Budgets zur Verfügung zu stellen.

Im Preußisch-Hessischen Gemeinschaftsvertrage ist in Artikel 22 die Aufnahme anderer Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches in die Gemeinschaft ausdrücklich vorgesehen und insbesondere in Hessen glaubte man anfänglich, daß die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft sich auf diesem Wege allmählich zu einer allgemeinen deutschen Gemeinschaft auswachsen werde. Man dachte dabei an die Entwicklung, welche

149) Gesetzsamml. 1902 S. 298.
150) Gesetzsamml. 1902 S. 297.

der deutsche Zollverein genommen hatte und welcher zuerst auch nur Preußen und Hessen umfaßt hatte [151]), aber durch Beitritt der übrigen deutschen Staaten allmählich eine gemeindeutsche Einrichtung geworden war. Aber bis zur Stunde ist insbesondere bei den Süddeutschen Staaten keine Geneigtheit zu verspüren, in die Gemeinschaft einzutreten. Die Landtagsverhandlungen in Baden zum Abschluß des Staatsvertrages über die Main-Neckar-Bahn ließen daran keinen Zweifel übrig und auch in Württemberg und Bayern fand die Frage eine durchaus ablehnende Behandlung. Daß Preußen kein Eigeninteresse daran hat, die Gemeinschaft zu erweitern, ist ohne weiteres klar, wenn man die finanziellen Erträgnisse der Preußisch-Hessischen Bahnen und der Staatsbahnen der Mittelstaaten einander gegenüberstellt.

Im Anschluß an die Angliederung der Main-Neckar-Bahn an die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft entwickelte sich — wenn auch nur als Meinungsaustausch unter Fachmännern — eine Anregung zum Studium weiterer Gemeinschaftsbildungen, die noch an Wert dadurch gewannen, daß sich an ihnen auch württembergische Fachmänner beteiligten. Seit 1904 fanden dann auf Anregung des Königs von Württemberg Verhandlungen über den Gedanken statt, zwischen den deutschen Staatsbahnverwaltungen eine vollständige „Betriebsmittelgemeinschaft" zu schaffen; in dieser sollte der gesamte Fuhrpark (Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen) und alle Werkstättenanlagen gemeinsam benutzt, Kohlen und andere Betriebsstoffe gemeinsam beschafft und unbeschadet der Hoheits- und Besitzrechte der einzelnen Staaten das deutsche Eisenbahnwesen einheitlich verwaltet werden. Man erwartete davon wesentliche Ersparnisse, die von

151) Zollvertrag vom 14. Februar 1828.

Fachmännern auf 12 Millionen Mark jährlich geschätzt wurden. Durch Allerhöchste Willensäußerungen, Vereinbarungen unter den Ministern [152]) der beteiligten Staaten und Aussprachen in den Parlamenten [153]) wurde der Gedanke der Bildung einer derartigen Betriebsmittelgemeinschaft unter den deutschen Staatsbahnen lebhaft unterstützt. „Als schon alle zur Durchführung der Betriebsmittelgemeinschaft erforderlichen Maßregeln bis ins einzelne ausgearbeitet und formuliert waren, kam ein widriger Wind in die Sache. Dinge, die bis dahin von allen beteiligten Eisenbahnverwaltungen als fachmännisch nicht diskutierbar erachtet waren, wurden wieder in den Kreis der Erörterung gezogen. Wiewohl die Gemeinschaft, lediglich auf Güterwagen beschränkt, als etwas Unvollkommenes, mit großen Weiterungen, Erschwernissen und besonders für Preußen mit Verteuerungen Verbundenes vorher längst erkannt worden war, wurde doch nach einer Lösung gesucht, bei der die Lokomotiven, Personenwagen, Werkstätten und Kohlenbeschaffungen aus dem Gemeinschaftsplan wieder ausschieden. An Stelle der Betriebsmittelgemeinschaft kam schließlich eine Güterwagengemeinschaft zustande" [154]). Zunächst wurden zwischen Preußen, Baden und Württemberg und dann zwischen Preußen, Bayern und Sachsen

---

152) Heidelberger Ministerkonferenz vom 29. 9. 1904.

153) Z. B. die Verhandl. im preuß. Abgeordnetenhause i. d. Sitz. v. 6. 3. 1905 (sten. Ber. d. H. d. A. 1904/05, Bd. 8 S. 11217 ff.) Im Auszug auch in d. Kirchhoffschen Schrift S. 37).

154) Kirchhoff S. 50. Mehr darüber zu sagen, wie diese Wendung möglich war, hält sich K. nicht berufen im Hinblick auf seine intensive Beteiligung an den Verhandlungen. Er weist nur die Ansicht zurück, Bayern für diese Wendung verantwortlich zu machen (so Karl S. 270). „Bayerischerseits hat man sich aber bei den Verhandlungen über die Betriebsmittelgemeinschaft von Anfang bis zu Ende loyal beteiligt, ja ist sogar eifrig für deren Zustandekommen eingetreten" (S. 51).

hierüber Verhandlungen gepflogen, die am 21. November 1908 zur Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes [155]) mit Wirksamkeit vom 1. April 1909 führten.

Die Aufgabe des deutschen Staatsbahnwagenverbandes besteht darin, durch freie Verwendung der den einzelnen Verwaltungen gehörigen Güterwagen den Verkehr zu fördern, sowie den Betrieb und die Abrechnung zu vereinfachen und zu verbilligen. Der deutsche Staatsbahnwagenverband ist eine Erweiterung des im Anschluß an die erste Verstaatlichung der großen Privatbahnen in Preußen — Winter 1879/80 — gebildeten preußischen Staatsbahnwagenverbandes, dem außer den preußischen, die oldenburgischen Staatseisenbahnen, die Reichseisenbahnen und seit dem 1. April 1908 auch die mecklenburgischen Staatseisenbahnen angehörten [156]). Durch den neuen Ver-

155) Übereinkommen betreffend die Bildung eines deutschen Staatsbahnwagenverbandes; abgedruckt nebst Denkschrift als Beilage zum Etat der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1909, S. 90 ff. (Anlagen zu den stenogr. Berichten des preußischen H. d. A. Bd. I, Nr. 9), in der Kirchhoffschen Schrift S. 112.

156) Innerhalb dieses preußischen Staatsbahnwagenverbandes (einschließlich Hessen) war die Wagenbenutzung schon im allgemeinen nach den Grundsätzen des heutigen „deutschen Staatsbahnwagenverbandes" geregelt. Grundlagen für den preußischen Staatsbahnwagenverband waren: 1. Vorläufige Bestimmungen, betr. Erleichterungen in der gegenseitigen Benutznng der Güterwagen auf den vom Staat verwalteten Bahnen vom 7. April 1880 (Eisenbahnverordnungsblatt 1880 S. 260). 2. Vorschriften für die gegenseitige Wagenbenutzung der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen untereinander sowie im Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und mit den Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen vom 21. März 1881 (Eisenbahnverordnungsblatt 1881, S. 108). Die Vorschriften sind dann mehrfach abgeändert worden; die letzte Ausgabe — gültig vom 1. April 1902 — sind die Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung der Preußisch-Hessischen Staatsbahn, sowie der diesen Vorschriften beigetretenen deutschen Eisenbahnen. (Staatsbahn-Wagenvorschriften), (Eisen-

band ist ein vollständig freier Umlauf der den Verbandsbahnen gehörigen Güterwagen sichergestellt. Die Versender dürfen jeden deutschen Staatsbahnwagen, mit Ausnahme einer geringen Anzahl sogenanter Spezialwagen, nach jeder beliebigen Richtung hin benutzen. Die Kontrolle der Wagen an den Grenzen der einzelnen Bahngebiete hört auf. Der Leerlauf der Wagen wird hierdurch wesentlich eingeschränkt — ganz zu beseitigen ist er nicht —, und an Stelle der lästigen und zeitraubenden Berechnung der früher für die Benützung fremder Wagen zu zahlenden Gebühren tritt die Zahlung gewisser, nach der Erfahrung berechneter Pauschsummen. Die Einnahmen und Ausgaben an Wagenmieten aus dem Verkehr mit verbandsfremden Verwaltungen werden auf die Verbandsverwaltungen nach einem bestimmten Maßstab verteilt. Der Verband erstreckt sich übrigens auch auf eine große Reihe von Privat- und Kleinbahn-Verwaltungen.

Die Leitung des Verbandes liegt der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung ob, die die Geschäftsführung der Verbandsangelegenheiten dem Königlich Preußischen Eisenbahn-Zentralamt in Berlin übertragen hat. Das mit diesem verbundene Hauptwagenamt besorgt den Ausgleich zwischen Bestand und Bedarf an Güterwagen der einzelnen Ausgleichsgruppen. Die bayerischen, sächsischen, württembergischen und badischen Staatseisenbahnen sind berechtigt, bei dem Eisenbahnzentralamt je einen Beamten zu stellen, der in Angelegenheiten, die den Verband berühren, an seine Verwaltung zu berichten befugt ist. Die Abrechnung der Wagenmieten und sonstige

---

bahnverordnungsblatt 1902 S. 181). Auch diese Vorschriften sind seitdem vielfach abgeändert worden, vgl. Eisenbahnverordnungsblatt 1902 S. 502; 1904 S. 31, 282; 1905 S. 99, 150; 1906 S. 449, 478.

Vergütigungen für die Wagenbenutzung im Verkehr mit verbandsfremden Bahnen liegt dem preußischen Wagenabrechnungsbureau in Magdeburg ob; auch hier ist Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden berechtigt, eine entsprechende Zahl von Beamten zu entsenden.

Bemerkenswert — und nicht ganz unbedenklich vom föderativen Standpunkt aus — ist, daß für die Regelung von einfachen Verwaltungsangelegenheiten, Fortbildung der Güterwagenvorschriften usw. Stimmenmehrheit (für je 10 000 Achsen eine Stimme) maßgebend ist. Preußen, das mit Elsaß-Lothringen über etwa 80 % des gesamten Wagenparks verfügt, ist daher in solchen Fragen entscheidend, und hat auch hier eine Machtstellung.

Ein weiterer Schritt zur größeren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens ist im Jahre 1911 gemacht worden. Nach längeren Vorarbeiten Sachsens [157]) haben die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit den Verwaltungen der bayerischen, badischen, württembergischen, sächsischen, oldenburgischen, mecklenburgischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft vereinbart, vom Dezember 1911 ab die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr nicht mehr einzeln nach Verkehrsverbindungen abzurechnen, sondern nach besonders ermittelten Verhältniszahlen summarisch zu verteilen. Dieser Verband heißt die „Deutsche Gepäckeinnahmegemeinschaft" [158]).

Neuerdings ist die Notwendigkeit einer weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens wieder lebhaft er-

157) Diese Mitteilung verdankt Verfasser dem Leiter des Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Herrn Rechnungsrat Sparr.

158) Vgl. Amtsblatt des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin, Jahrgang 1911 S. 612 Nr. 1331.

örtert. Diese Bestrebungen haben in der Regel das Gemeinsame, daß es sich nicht darum handeln kann, Reichseisenbahnen zu schaffen. Mag man dem Reichseisenbahngedanken noch so sympathisch gegenüberstehen und ihn theoretisch als die beste Lösung ansehen, so würde es — wie die Verhältnisse nun einmal liegen — kaum einen praktischen Zweck haben, gegenwärtig erneut auf einen solchen Gedanken zurückzukommen. Der Reichseisenbahngedanke ist verpaßt und muß daher mindestens auf absehbare Zeit hinaus ausgeschieden werden.

Von neuen Gesichtspunkten aus wird die Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens durch den Mannheimer Hochschulprofessor und früheren preußischen Regierungsrat Endres behandelt, der die Gründung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft auf föderativer Grundlage anstrebt. Nach diesem Projekt sollen die bisherigen Eigentumsverhältnisse an den deutschen Eisenbahnen unberührt bleiben, die Verwaltung aber soll einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft übertragen werden. Als Organe dieser Gemeinschaft sollen ein Bundeseisenbahnamt und ein Eisenbahnparlament bestellt werden, in dem die einzelnen Regierungen, die eigene Eisenbahnhoheit besitzen, und Ausschüsse, die von den einzelnen Landtagen der Bundesstaaten ernannt werden, in gemeinsamer Beratung fruchtbare Arbeit verrichten. Dabei sollen die heutigen einzelstaatlichen Eisenbahndirektionen deutsche Eisenbahndirektionen werden, deren Beamte jedoch aus den zuständigen Bundesstaaten zu ergänzen sind. Viele, sehr große Vereinfachungen und außerordentliche Ersparnisse an Betriebskosten (durch einfachere Verwaltung und Fortfall der umständlichen Abrechnungen), deren Höhe Endres auf 80—100 Millionen Mark veranschlagt, würden die Folgen einer solchen Einrichtung sein.

In sehr ähnlichen Bahnen bewegen sich die Vorschläge einer ganz besonders sachkundigen Persönlichkeit, des Wirklichen Geheimen Rates Dr. Hermann Kirchhoff, des letzten Mitarbeiters Bismarcks und Maybachs aus der Zeit der Eisenbahnpolitik der siebziger und achtziger Jahre, der der eigentliche Vater der preußisch-hessischen Gemeinschaft von 1896 und des Main-Neckar-Bahn-Vertrages von 1901 ist. Kirchhoff empfiehlt zur Regelung der deutschen Eisenbahnprobleme ein Gemeinschaftsamt, in dem alle Staaten vertreten sind, und dessen Chef preußischer Minister ist. Auch ihm schwebt ein deutsches Eisenbahnparlament als hohes und erstrebenswertes Ziel vor. Im allgemeinen will er jedoch den deutschen Bundesstaaten noch mehr Eisenbahnselbständigkeit lassen als Endres. Für den Fall, daß die Bedenken gegen eine volle Gemeinschaft zur Zeit noch unüberwindliche sind, empfiehlt Kirchhoff wenigstens den gesamten Fuhrpark so bald als möglich zu einem einheitlichen zu machen.

Indes sind die Aussichten auf eine Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens gering. In der Budgetkommission über den Etat der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1913 [159]) hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt, er halte es für empfehlenswert, die Frage der Eisenbahngemeinschaft ruhen zu lassen, weil er nicht glaube, daß man darin weiter kommen werde. In materieller Beziehung sei bisher schon tatsächlich alles Erstrebenswerte erreicht, und durch eine Eisenbahngemeinschaft würde für die großen Interessen des Verkehrs absolut nichts mehr erreicht werden können. Alle großen Fragen seien durch den konsolidierten Besitz der preußischen

159) Vgl. den Bericht darüber in den Drucksachen d. H. d. A., 21. Legislaturperiode, V. Session, 1912/13, Nr. 1193 A.

Staatseisenbahnen und durch sein Einvernehmen mit den deutschen Bundesstaaten gelöst, soweit sie für den Verkehr von Bedeutung seien. Wer sich für die Eisenbahngemeinschaft interessiere, habe dafür andere Gründe, nationale Gesichtspunkte, den Wunsch, bedrängten Bundesstaaten beizuspringen usw. Die Frage sei nach allen Richtungen hin untersucht worden, insbesondere seinerzeit durch eine dafür eingesetzte besondere Kommission aus hervorragenden Sachverständigen.

In ähnlicher Weise hat sich in der Sitzung des deutschen Reichstages vom 21. Februar 1913 der Präsident des Reichseisenbahnamtes geäußert. Insbesondere hätten die beteiligten Bundesstaaten, nicht bloß die Regierungen, sondern auch die Volksvertretungen in ihrer überwiegenden Mehrheit ihre früher ablehnende Stellung gegenüber den Vereinheitlichungsprojekten beibehalten und ausdrücklich ausgesprochen, daß sie hinsichtlich der Verwaltung ihrer Eisenbahnen ihre Selbständigkeit nicht aufgeben wollten.

Danach erscheint der Kampf um die deutsche Eisenbahngemeinschaft, wenigstens vorläufig, ziemlich aussichtslos.

Im Rahmen unserer Aufgabe betrachtet stellt sich die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft als Verwaltungsanschluß dar. Denn es liegt gar keine Betriebsgemeinschaft vor — trotzdem die Bezeichnung so lautet —, sondern eine Betriebsvereinigung. Die hessische Regierung ist an der Betriebsleitung nicht beteiligt. Sie hat bezüglich ihrer grundsätzlich nur Wünsche, nicht Rechte. Die Leitung liegt allein in preußischer Hand. Selbst der Direktionspräsident in Mainz wird allein von Preußen ernannt. Die einzige Befugnis, die Hessen besitzt, ist das Recht, gewisse nicht leitende Verwaltungsstellen zu besetzen. So wird ein vortragender Rat in der Zentralbehörde vom Groß-

herzog von Hessen ernannt; er ist also hessischer Staatsbeamter. Richtiger als Betriebsgemeinschaft ist daher Betriebsanschluß.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Staatsbahnwagenverband; auch dieser ist als Verwaltungsanschluß aufzufassen.

b) Die Verbindungen teils mit, teils ohne Organisation.

aa) Die Gerichts-Anschlüsse und Gemeinschaften.

§ 8.

1. Ordentliche Gerichte.

Zum Zwecke der Ausübung der ordentlichen Gerichtsbarkeit bestehen Verbindungen beider Art unter einzelnen deutschen Staaten[160]), Gerichtsanschlüsse und Gerichtsgemeinschaften. Schon die Motive des Regierungsentwurfes des Gerichtsverfassungsgesetzes[161]) weisen auf die Möglichkeit des Bedürfnisses gemeinsamer Gerichte verschiedener Bundesstaaten hin. „Insbesondere könne es als zweifellos angesehen werden, daß nicht jeder Bundesstaat in der Lage sein werde, ein eigenes Oberlandesgericht zu bilden. Es könne aber auch die Einrichtung gemeinsamer Landgerichte erforderlich erscheinen, ja es sei wahrscheinlich, daß das Bedürfnis hervortreten werde, Enklaven in anderen Bundesstaaten mit ihrer Umgebung oder die Grenzbezirke verschiedener Bundesstaaten miteinander zu einem Amtsgerichtsbezirk zu vereinigen."

Und was die Motive angedeutet haben, ist in die Tat umgesetzt worden; derartige Gerichtsanschlüsse und Gemeinschaften gibt es in Deutschland mehrfach.

160) Die einzelnen Verträge aus den Jahren 1877 und 1878 sind abgedruckt bei Pfafferoth, Jahrbuch der deutschen Gerichtsverfassung 1880 S. 265 bis 328 (zitiert „Pf."). 161) Hahn S. 47.

Gerichtsanschlüsse sind lediglich zugunsten Preußens abgeschlossen worden. Die Gerichtsbarkeit im Fürstentum Waldeck [162]) und den Fürstlich Lippischen [163]) Enklaven Lipperode und Stift Cappel [164]) wird im vollen Umfang von den preußischen Gerichten gehandhabt. Ferner sind unterstellt das Großherzoglich Oldenburgische [165]) Fürstentum Birkenfeld dem preußischen Landgericht in Saarbrücken und dem Oberlandesgericht in Cöln. Das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen [166]) dem preußischen Landgericht in Erfurt und dem Oberlandesgericht in Naumburg. Das Herzogtum Anhalt [167]) dem preußischen Oberlandesgericht in Naumburg, das Fürstentum Lippe [163]) (mit Ausnahme der oben erwähnten Enklaven) und das Fürstentum Schaumburg-Lippe [168]) dem preußischen Oberlandesgericht in Celle.

---

162) Auf Grund des Vertrages zwischen Preußen und Waldeck vom 24. 11. 1877 (Gesetzsamml. für die preußischen Staaten 1878 S. 18) und des Waldeckschen Gesetzes vom 1. 9. 1879 (Regierungsblatt S. 79) betreffend die Einführung des preußischen Ausführungsgesetzes zum deutschen Gerichtsverfassungsgesetz vom 24. 4. 1878 in die Fürstentümer Waldeck und Pyrmont; das preußische Ausführungsgesetz ist veröffentlicht in der Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1879 S. 619, bei Pf. S. 184.

163) Vertrag zwischen Preußen und Lippe vom 4. 1. 1879, Pf. S. 281.

164) Diese Gebietsteile sind dem Bezirk des Königlich Preußischen Amtsgerichts in Lippstadt angeschlossen.

165) Vertrag zwischen Preußen und Oldenburg vom 20. 8. 1878, Pf. S. 265.

166) Vertrag zwischen Preußen und Schwarzburg-Sondershausen vom 7. 10. 1878 Pf. S. 270.

167) Vertrag zwischen Preußen und Anhalt vom 9. 10. 1878, Pf. S. 276.

168) Vertrag zwischen Preußen und Schaumburg-Lippe vom 24./25. 2. 1908 (Preuß. Gesetzsamml. 1908 S. 181), welcher am 1. 10. 1909 in Kraft getreten ist. Bis dahin war das Oberlandesgericht in Oldenburg gemeinschaftlich für das Herzogtum Oldenburg und das Fürstentum Schaumburg-Lippe bestellt auf Grund des Vertrages vom 23. Oktober 1878

Soweit die genannten Gerichte für die angeschlossenen Gebietsteile in Wirksamkeit treten, bedienen sie sich einer entsprechenden Bezeichnung und Entscheidungsformel. So ergehen z. B. die Entscheidungen des Oberlandesgerichts Celle in den aus dem Fürstentum Schaumburg-Lippe erwachsenden Sachen unter der Formel „gemäß dem zwischen Seiner Majestät, dem Deutschen Kaiser, Könige von Preußen und Seiner Durchlaucht dem Fürsten zu Schaumburg-Lippe geschlossenen Staatsvertrage vom 24./25. 2. 1908 usw.", und so weit die Wirksamkeit des Oberlandesgerichts Celle für Schaumburg-Lippe in Betracht kommt, führt dasselbe die Bezeichnung „Königlich Preußisches Oberlandesgericht für das Fürstentum Schaumburg-Lippe".

In den angeführten Fällen sind den auf die Ausübung der Gerichtsbarkeit verzichtenden Staaten Vorschlagsrechte bei Besetzung der Richterstellen eingeräumt.

Gemeinschaftlich sind folgende Gerichte:

1. das Landgericht in Meiningen für die preußischen Kreise Schleusingen und Schmalkalden, die meiningschen Kreise Meiningen, Hildburghausen und Sonneberg und das Herzogtum Coburg mit detachierter Strafkammer in Coburg, die auf den angrenzenden meiningschen Kreis Sonneberg mit ausgedehnt ist [169]).

(Pf. S. 323). Dieser wurde im Jahre 1908 von der Schaumburg-Lippischen Regierung derart gekündigt, daß er mit dem 1. Oktober 1909 außer Kraft trat; die Großherzoglich Oldenburgische Regierung nahm die Kündigung an.

169) Vertrag vom 17. 10. 1878 (Pf. S. 292), dazu Nachtrag vom 19. 2. 1897 (Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1897 S. 189), durch Vertrag vom 27. 11. 1903 auf weitere 25 Jahre verlängert (Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1904 S. 245).

2. Das Landgericht in Rudolstadt für den preußischen Kreis Ziegenrück, den meiningschen Kreis Saalfeld und das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt[170]).
3. Das Landgericht in Gera für den Neustädter Kreis des Großherzogtums Sachsen-Weimar und das Fürstentum Reuß j. L.[171]).
4. Das Landgericht in Lübeck für die Freie und Hansestadt Lübeck und das Großherzoglich-Oldenburgische Fürstentum Lübeck[172]).
5. Das Thüringische Oberlandesgericht in Jena für die preußischen Kreise Schleusingen, Schmalkalden, Ziegenrück und sieben Thüringische Staaten, nämlich Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg-

---

170) Vertrag vom 17. 10. 1878 (Pf. S. 297), dazu Nachtrag vom 25. 2. 1898 (Gesetzsamml. für das preuß. Staaten 1898 S. 113), durch Vertrag vom 27. 11. 1903 auf weitere 25 Jahre verlängert. (Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1904, S. 247).

171) Vertrag vom 18. 5. 1878 (Pf. S. 301), mit etwas verändertem Inhalt nicht ohne schwere Kämpfe im Weimarer Landtage — vgl. Deutsche Juristenzeitung 1907, 115 — erneuert durch Vertrag vom 27. 12. 1906; Provisorisches Gesetz vom 29. 12. 1906 (Regierungsblatt für das Großherzogtum Sachsen 1906 S. 404) und Gesetz vom 17. 4. 1907, betreffend die Inkraftsetzung des Staatsvertrages (Regierungsblatt 1907 S. 53). Der Vertrag vom 27. 12. 1906 ist bis zum 1. 10. 1929 unkündbar.

172) Vertrag vom 29./30. 9. 1878 (Pf. S. 317), ergänzt durch Zusatzbestimmungen vom 10./17. 7. 1889. (Samml. der Lübeckischen Verordn. und Bekanntmachungen Bd. 56 S. 84), abgeändert durch Vereinbarungen vom 18 /22. 3. 1893, 24./28. 2. 1903, 23. 12. 1905 bez. 2. 5. 1906. (Samml. der Lübeck. Verordn. u. Bekanntm. Bd. 60 S. 18, Bd. 70 S. 42, Bd. 73 S. 59). Indirekt ist hierdurch das Fürstentum Lübeck der Gerichtsbarkeit des hanseatischen Oberlandesgerichts mit unterworfen.

Gotha, Schwarzburg-Rudolstadt, Reuß ä. und j. L. [173]).

Die Bezirke der zum Sprengel des Oberlandesgerichts Jena gehörigen Landgerichte sind auf Grund von Staatsverträgen [174]) unter den beteiligten Staaten zu vier — ursprünglich zwei, später drei — Schwurgerichtsbezirken zusammengelegt. Der erste Schwurgerichtsbezirk wird gebildet durch die Bezirke der Landgerichte Altenburg, Gera und Greiz, der zweite durch den Landgerichtsbezirk Meiningen, der dritte durch die Bezirke der Landgerichte Rudolstadt und Weimar, der vierte durch die Landgerichtsbezirke Gotha und Eisenach.

6. Das Hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg für die drei Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck [175]).
7. Das Oberlandesgericht in Rostock für Mecklenburg-Schwerin und Strelitz [176]).

Die staatsrechtliche Zulässigkeit solcher Gemeinschaftsbildungen ist für Preußen erst durch das Gesetz vom 19. 2. 1879 [177]) betreffend eine Zusatzbestimmung zu den Artikeln 86

---

173) Vertrag vom 19. 2. 1877 (Pf. S. 284), zwischen den sieben Thüringischen Staaten; diesem trat Preußen für die genannten drei Kreise durch Vertrag vom 23. 4. 1878 (Pf. S. 291) bei. Erneuert durch Vertrag vom 27. 11. 1903. (Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1904, S. 248), bis zum 1. 10. 1929 unkündbar.

174) Vertrag vom 11. 11. 1878 (Pf. S. 305) mit 2 Nachtr. vom 30. 3. 1889 und 25. 2. 1898 (Gesetzsamml. für die preuß. Staaten 1889 S. 197, 1898 S. 343).

175) Vertrag vom 30. 6. 1878 (Pf. S. 307).

176) Mecklenburgische Ausführungsgesetze vom 17. 5. 1879, § 29 ff. (Pf. S. 70 und 91).

177) Gesetzsamml. 1879 S. 18.

und 87 der Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 festgestellt worden, da die Verfassungsurkunde in ihren Bestimmungen über die richterliche Gewalt lediglich preußische Gerichte voraussetzt. Die Beamten an den gemeinschaftlichen Gerichten sind nun aber den Gesetzen des Bundesstaates unterworfen, in welchem das Gericht seinen Sitz hat; das Gesetz vom 19. 2. 1879 mußte daher erst bei der Bildung gemeinschaftlicher Gerichte für preußische Gebietsteile und Gebiete anderer Bundesstaaten Abweichungen von den Bestimmungen des Art. 86 und des Art. 87, Abs. 1 für zulässig erachten.

Zu erwähnen ist noch, daß sowohl in dem Vertrage zwischen den Thüringischen Staaten vom 19. Februar 1877 § 32, wie auch im Schlußprotokoll zu dem zwischen Preußen und den Thüringischen Staaten geschlossenen Vertrage vom 27. 11. 1903, Art. 4, dem Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen der Beitritt zu der Jenaer Oberlandesgerichtsgemeinschaft vorbehalten ist; im Falle des Beitritts würde die Zahl der Räte bei dem Oberlandesgericht um einen vermehrt werden.

Wie verwickelt die Gerichtsverwaltung der Einzelstaaten durch derartige Anschlüsse an Gerichte anderer Staaten und durch gemeinschaftliche Gerichte sein kann, zeigt deutlich das Beispiel des Großherzogtums Oldenburg [178]). Dieses setzt sich zusammen aus drei getrennten Gebietsteilen, dem Herzogtum Oldenburg, dem Fürstentum Lübeck und dem Fürstentum Birkenfeld. Für jeden Landesteil ist ein anderes Oberlandesgericht zuständig, nämlich das Oldenburgische Oberlandesgericht in Oldenburg, das hanseatische Oberlandesgericht in Hamburg und das preußische Oberlandesgericht in Köln.

178) John I, S. 177.

§ 9.

2. Verwaltungsgerichte.

Wie an allen bisher behandelten Verbindungen vornehmlich die Thüringischen Staaten beteiligt waren, so haben sie sich auch zur Ausübung der Verwaltungsgerichtsbarkeit in oberer Instanz verbunden. Hierbei haben die einzelnen Staaten verschiedene Wege eingeschlagen; während die Mehrzahl der Thüringischen Staaten an dem gemeinschaftlichen thüringischen Oberverwaltungsgericht in Jena beteiligt ist, haben die beiden Reußischen Fürstentümer dem Oberverwaltungsgericht des benachbarten Königreichs Sachsen die Ausübung der Verwaltungsrechtspflege für die Fürstentümer übertragen. Auch hier finden wir demnach sowohl Organsgemeinschaft, wie Verwaltungsanschluß vor.

Die guten Erfahrungen, die man mit dem gemeinschaftlichen Oberlandesgericht Jena gemacht hatte, legten den Gedanken eines Zusammenschlusses der Thüringischen Staaten auch auf dem Gebiet der Verwaltungsrechtspflege nahe. Es bedurfte langwieriger Verhandlungen bis zur Erreichung dieses Zieles. Einmal war es die in der Verschiedenartigkeit des einzelstaatlichen Verwaltungsrechtes und des Behördenorganismus liegende Schwierigkeit, eine geeignete Verfassung für den Gerichtshof zu schaffen, sodann aber der Wunsch der Großherzoglich sächsischen Regierung eine Union sämtlicher Staaten herbeizuführen, die eine frühere Verwirklichung des Planes verhinderten. Freilich ist dieser auch nur als teilweise gelungen zu bezeichnen; denn führt auch die neue Organisation den Titel „thüringisches Oberverwaltungsgericht", so gehörten ihm doch bei Abschluß des Staatsvertrages vom 15. 12. 1910 [179]) außer

179) Regierungsbl. für das Großherzogtum Sachsen 1912 S. 606.

dem Großherzogtum Sachsen und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg nur die beiden Schwarzburgischen Fürstentümer an.

In Art. 49 des Vertrages vom 15. 12. 1910 war den thüringischen Staaten, die diesen Staatsvertrag nicht mit abgeschlossen hatten, der Zutritt zu ihm offen gelassen worden. Dementsprechend traten auf Grund eines Nachtrages vom 1. 4. 1912 [180]) zu dem Staatsvertrage vom 15. 12. 1910 die Herzogtümer Sachsen-Koburg und Gotha dem Staatsvertrage nebst Schlußprotokoll vom 15. 12. 1910 mit der Maßgabe bei [181]), daß sie sich spätestens vom 1. Juli 1913 ab, an der thüringischen Oberverwaltungsgerichtsgemeinschaft beteiligen.

Das Oberverwaltungsgericht hat seinen Sitz in Jena. Es erkennt und verfügt als „thüringisches Oberverwaltungsgericht". Es hat seine Tätigkeit am 1. 10. 1912 begonnen [182]), außer für Sachsen-Koburg und Gotha, das sich vom 1. Juli 1913 ab beteiligen wird [183]).

Während Sachsen-Meiningen sich nicht dazu hat entschließen können, seinen eigenen Verwaltungsgerichtshof aufzu-

---

180) Regierungsbl. für das Großherzogtum Sachsen 1912 S. 624, Gesetzsamml. für das Herzogtum Gotha 1913 S. 49.

181) Es war dies die Prämie dafür, daß in einem mit dem Großherzogtum Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrag vom 10. 2. 1911 die Weimarische Regierung sich mit der Schaffung eines für Sachsen-Koburg-Gotha und Sachsen-Weimar gemeinschaftlichen Oberversicherungsamtes mit dem Sitz in Gotha einverstanden erklärt hat. Vgl. § 10 d. Arb.

182) Vgl. die Ministerialbekanntmachung über den Beginn der Tätigkeit des Oberverwaltungsgerichts vom 18. 9. 1912 (Regierungsbl. für das Großherzogtum Sachsen 1912 S. 686).

183) Vgl. das Gesetz zur Ausführung des Staatsvertrages vom 15. 12. 1910 bezw. 1. 4. 1912 über die Errichtung eines gemeinschaftlichen obersten Verwaltungsgerichtes (Gesetzsamml. für das Herzogtum Gotha 1913 S. 55).

geben, haben sich die beiden Reußischen Fürstentümer durch den Staatsvertrag vom 22. 1. 1911 [184]) Sachsen angeschlossen. Danach wird die Verwaltungsrechtspflege der Fürstentümer Reuß ä. und j. L., soweit nach deren Landesgesetzen den Beteiligten die Anfechtungsklage gegen Entscheidungen Reußischer Verwaltungsbehörden gegeben wird, durch das Königlich sächsische Oberverwaltungsgericht ausgeübt. In Ausübung der Verwaltungsrechtspflege der beiden Fürstentümer erläßt das sächsische Oberverwaltungsgericht seine Urteile: „Im Namen des Fürsten Reuß älterer bezw. jüngerer Linie" als „Königlich sächsisches für das Fürstentum Reuß älterer bezw. jüngerer Linie bestelltes Oberverwaltungsgericht" und führt dabei Siegel mit den sächsischen und reußischen Wappenschildern.

§ 10.

3. Oberversicherungsämter.

Endlich finden wir noch — wiederum unter den thüringischen Staaten — gemeinschaftliche Oberversicherungsämter, die von der Reichsversicherungsordnung vom 19. 7. 1911 §§ 36 und 62 ausdrücklich zugelassen sind.

1. Das Oberversicherungsamt in Gotha für das Großherzogtum Sachsen-Weimar und die Herzogtümer Sachsen-Koburg und Gotha auf Grund des bis zum 1. 7. 1937 unkündbaren Staatsvertrages vom 10. 2. 1912 [185]). Es ist am 1. 10. 1912 in Wirksam-

184) Gesetz- und Verordnungsbl. für das Königreich Sachsen 1912 S. 31; dazu Schlußprotokoll vom 28. 12. 1911 bezw. 2./3. 1. 1912, ebendort S. 35.

185) Regierungsbl. für das Großherzogtum Sachsen 1912 S. 648, Gesetzsamml. für das Herzogtum Gotha 1912 S. 160.

keit getreten und verfügt als „Gemeinschaftliches Oberversicherungsamt“ [186]).

2. Gemeinsames Oberversicherungsamt zu Gera für das Herzogtum Sachsen-Altenburg und die Fürstentümer Reuß ä. und j. L., auf Grund des Staatsvertrages vom 24. 2. 1912 [187]), der am 1. 10. 1912 in Kraft getreten ist [188]).
3. Fürstlich Schwarzburgisches Oberversicherungsamt in Arnstadt für die Fürstentümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, auf Grund des Staatsvertrages vom 18./8. 3. 1912 [189]). Das Oberversicherungsamt hat seine Tätigkeit am 1. 10. 1912 [190]) begonnen.

Andererseits haben die Fürstentümer Schaumburg-Lippe, sowie Waldeck und Pyrmont für ihre Gebietsteile keine eigenen Oberversicherungsämter bestellt, sondern haben deren Geschäfte auf Preußen übertragen. Demgemäß ist das Oberversicherungsamt in Hannover zugleich auch Oberversicherungsamt für die Fürstentümer Schaumburg-Lippe und Pyrmont und das Ober-

186) Ministerialverordn. vom 18. 9. 1912 über die Errichtung der Versicherungsämter und eines Oberversicherungsamtes (Regierungsbl. 1912 S. 686).

187) Gesetzsammlung für das Herzogtum Sachsen-Altenburg 1912, S. 314.

188) Verordn. des herzogl. Gesamtministeriums betr. die Versicherungsbehörden der Reichsversicherungsordnung vom 20. 9. 1912 (Gesetzsammlung 1912 S. 335).

189) Gesetzsammlung für das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt, 73. Jahrg. 1912 S. 49.

190) Verordnung vom 20. 9. 1912 zur Ausführung der Reichsversicherungsordnung (Gesetzsammlung 1912 S. 228).

versicherungsamt in Kassel zugleich auch Oberversicherungsamt für das Fürstentum Waldeck [191]).

§ 11.

bb) Die Zoll- und Steuer-Anschlüsse und Vereine [192]).

„Die Erhebung und Verwaltung der Zölle und Verbrauchssteuern (Art. 35) bleibt jedem Bundesstaate, soweit derselbe sie bisher ausgeübt hat, innerhalb seines Gebietes überlassen" (Reichsverfassung Art. 36 Abs. 1). In diesem Satze spricht die Reichsverfassung ein Grundprinzip aus, das in analoger Art auch bei den meisten anderen Verwaltungszweigen wiederkehrt und das wir bereits bei Besprechung der Postkonventionen kennen gelernt haben. Dem Reich ist die Befugnis zugewiesen, die Verwaltung zu regeln und zu beaufsichtigen, die Einzelstaaten sind berechtigt, sie zu führen. Das Reich ist daher verfassungsmäßig in keinem Teile des Bundesgebietes zur Erhebung der im Art. 35 der Reichsverfassung aufgeführten Abgaben befugt. Auch durch die Worte „soweit derselbe sie bisher ausgeübt hat", wird keine Kompetenz für das Reich reserviert, sondern die Fortgeltung derjenigen Beschränkungen einzelner Bundesstaaten und der diesen entsprechenden Machterweiterungen anderer Bundesglieder anerkannt, welche

191) Vgl. hierzu Centralbl. der Reichsversicherung, Jahrgang 1912, Nr. 24 S. 419.

192) Vergl. hierzu außer der im Verzeichnis unter VIII 5 genannten Literatur. v. Rönne, Staatsrecht des Deutschen Reiches II, 1 S. 184 ff.; Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches IV, S. 384 ff.; v. Mayr, Artikel Zollabgaben (Zölle) und Zollverwaltung und Verwaltung der indirekten Steuern in v. Stengels Wörterbuch II, S. 937 ff. und 955 ff., sowie Ergänzungsband I, S. 105 ff.

durch die Zollvereinsverträge und durch die unter den Mitgliedern des Zollvereins abgeschlossenen Separatverträge begründet sind. Die unter den Bundesstaaten abgeschlossenen Zoll- und Steuerkonventionen sind innerhalb der von der Verfassung aufgestellten Rechtsschranken aufrecht erhalten [193]) und zugelassen wie die Post-, Gerichts- und Militärkonventionen.

Auch unter den Zollkonventionen sind ebenso wie unter den Gerichtskonventionen zwei Arten zu unterscheiden: entweder ist die Verwaltung eines Gebietes einem anderen Staate übertragen worden, oder es ist unter mehreren Staaten eine gemeinschaftliche Zoll- und Steuerverwaltung errichtet worden.

Das letztere ist geschehen durch Errichtung des thüringischen Zoll- und Handelsvereins auf Grund des am 10. Mai 1833 [194]) zwischen den beteiligten Staaten geschlossenen Vertrages. In diesem wurden zu einem gemeinsamen Zoll- und Handelsverbande unter dem Namen „Zoll- und Handelsverein der thüringischen Staaten" folgende Landesteile vereinigt:

1. Der königlich preußische Stadt- und Landkreis Erfurt nebst den Kreisen Schleusingen und Ziegenrück [195]).
2. Der kurfürstlich-hessische Kreis Schmalkalden.
3. Das Großherzogtum Sachsen-Weimar mit Ausnahme der Ämter Allstedt und Oldisleben und des Amtes Ost-

---

193) Art. 40 der Reichsverfassung in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 des Zollvereinigungsvertrages vom 8. Juli 1867.

194) Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1833 S. 233, Verträge und Verhandlungen über die Bildung und Ausführung des deutschen Zoll- und Handelsvereins Bd. 1 S. 155.

195) Heute gehören auch die im Regierungsbezirk Merseburg gelegenen Orte Mollschütz und Kischlitz dazu. (Wiesinger, S. 57.)

heim, jedoch einschließlich des zum Amte Ostheim gehörenden Ortes Melpers.

4. Das Herzogtum Sachsen-Meiningen.
5. Das Herzogtum Sachsen-Altenburg.
6. Das Herzogtum Sachsen-Coburg-Gotha, mit Ausnahme der Ämter Volkenrode und Königsberg und des Fürstentumes Lichtenberg.
7. Die Oberherrschaft des Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen.
8. Die Oberherrschaft des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt.
9. Die Fürstentümer Reuß-Schleiz, Reuß-Greiz, Reuß-Lobenstein und Ebersdorf.

Die genannten „Länder und Landesteile ließen", wie der Eingang des Vertrages vom 10. Mai 1833 sich ausdrückt, „wegen ihrer vermischten Lage und der hierdurch bedingten gegenseitigen Abhängigkeit des Verkehrs weder im einzelnen die Einführung einer besonderen Zollgesetzgebung zu, noch waren sie geeignet, abgesondert einem bereits bestehenden größeren Zollverbande angeschlossen zu werden."

Die Bestimmungen aus dem Jahre 1833 erfuhren lange Zeit hindurch kaum eine wirkliche Änderung [196]); wesentliche Ergänzungen brachte erst der Vertrag vom 20. November 1889 [197]). Danach führte vom 1. April 1890 ab der Verein die Bezeichnung „thüringischer Zoll- und Steuerverein" [198]); an die Stelle des bisherigen „General-Inspektors" in Erfurt trat der „General-

196) Vergl. die Verträge v. 26. 11. 1852; 3. 4. 1853; 27. 6. 1864.

197) Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1890 S. 13.

198) Vergl. Zentr. Bl. f. d. dtsch. Reich 1890 S. 86; dort auch Näheres über die Organisation des Vereins.

direktor des thüringischen Zoll- und Steuervereins". Am 1. April 1909 [199]) wurde die Bezeichnung der Direktivbehörde und ihres Leiters dann nochmals umgeändert in „Oberzolldirektion für den thüringischen Zoll- und Steuerverein" und „Präsident der Oberzolldirektion für den thüringischen Zoll- und Steuerverein". In dem Verein erfolgt die Erhebung und Verwaltung der Zölle und Reichssteuern unter der Leitung der den obersten Landesfinanzbehörden unterstellten gemeinsamen Direktivbehörde in Erfurt. Dem Präsidenten sind innerhalb des ihm bestimmten Geschäftsumfanges die mit der Erhebung und Verwaltung der Zölle und Reichssteuern befaßten Stellen unterstellt.

Andererseits haben mehrfach die Einzelstaaten die Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern auf Grund von Verträgen einem anderen Bundesstaat übertragen, namentlich auf Preußen. In folgenden Staaten und Gebietsteilen werden die Reichssteuern von Preußen erhoben [200]): in den mecklenburgschwerinschen Ortschaften [201]) Rossow, Netzeband und Schönberg [202]), die von Preußen umschlossen sind, in dem oldenburgischen Fürstentum Lübeck und den nach Art. 2 des Vertrages vom 27. September 1866 [203]) den Großherzog von Oldenburg zum

199) Zentr. Bl. f. d. deutsche Reich 1909 S. 146.

200) Reichshaushalts-Etat f. d. Etatsjahr 1890/91, Anlage XIV, S. 3 Erläuterungen.

201) Alle drei in der Provinz Brandenburg, Kreis Ostprignitz gelegen.

202) Vertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Schwerin v. 2. 12. 1826. (Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1827 S. 1).

203) Siehe Schulze, die Hausgesetze der regierenden deutschen Fürstenhäuser, Bd. 2 S. 450. In diesem Vertrage verzichtete Oldenburg auf alle Rechte und Ansprüche betreffs der Erbfolge und Souveränität in den Herzogtümern Schleswig und Holstein zugunsten Preußens für alle Zeiten. Die Gegenleistung Preußens bestand in der Abtretung des Holsteinischen Amtes Ahrensböck, der sogenannten Lübischen Distrikte, der Staatshoheit über den Diekjee mit Einschluß der auf demselben haften-

Zwecke einer angemessenen Arrondierung des Fürstentums Lübeck abgetretenen ehemals holsteinischen Landesteilen [204]), in den mecklenburg-strelitzschen Enklaven Mannhagen, Horst, Domhof und Palmberg, in einigen von Holstein umschlossenen lübeckischen Gebietsteilen, nämlich den Dörfern Diffau, Krumbeck, halb Curau und Mahlkendorf [205]), in einigen hamburgischen Gebietsteilen rechts der Elbe, sowie in der hamburgischen Gemeinde Moorburg, ferner in dem Fürstentum Schaumburg-Lippe [206]), endlich in den Fürstentümern Lippe [207]) und Waldeck-Pyrmont [208]).

Durch alle diese Verträge sind auf dem Gebiete des Zollwesens Verwaltungsanschlüsse geschaffen, wie wir sie auch bei anderen Verwaltungszweigen kennen gelernt haben. Von ihnen

---

den Domanialgerechtsamen, der Barzahlung einer Million Taler und einigen anderen geldlichen Vorteilen.

204) Vertrag zwischen Preußen und Oldenburg v. 7. Oktober 1868. (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1869 S. 161.)

205) Vertrag zwischen Preußen und Lübeck vom 28. Mai 1868. (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1869 S. 153.)

206) Vermöge seines Vertrages mit Hannover vom 21. März 1865. (Verträge und Verhandlungen V S. 402.)

207) Bezüglich der von preußischem Gebiet umgebenen Landesteile Lipperode, Cappel und Grevenhagen auf Grund der mit Preußen geschlossenen Verträge vom 9./17. Juni 1826 und 18. Oktober 1841 (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1826 S. 101, 1841 S. 348) und bezüglich des sonstigen Fürstentums auf Grund des mit Preußen und den übrigen Mitgliedern des Zollvereins geschlossenen Vertrages vom 18. Oktober 1841 (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1841 S. 345).

208) Vertrag zwischen Preußen und Waldeck-Pyrmont in Beziehung auf das Fürstentum Waldeck vom 16. April 1831 (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1831 S. 159) und 3. September 1853 (Gesetzsammlung für die preußischen Staaten 1853 S. 961), in Beziehung auf das Fürstentum Pyrmont Vertrag zwischen Waldeck-Pyrmont und Preußen und den übrigen Mitgliedern des Zollvereins vom 3. September 1853 (Gesetzsamml. für die Preuß. Staaten 1853 S. 963).

sind zu unterscheiden die sogenannten „Zollanschlüsse“ [209]). Gewisse außerdeutsche Gebietsteile sind nämlich, obwohl sie keine Bestandteile des Reiches bilden, seinem Zoll- und Handelssystem angeschlossen; diese Gebiete sind das Großherzogtum Luxemburg und zwei österreichische Gemeinden [210]), die Tiroler Gemeinde Jungholz und die Vorarlbergische Gemeinde Mittelberg.

Ihre rechtliche Begründung finden diese Zollanschlüsse im Artikel 2 des Zollvereinigungsvertrages vom 8. Juli 1867 [211]), der — wie oben erwähnt — durch Art. 40 der Reichsverfassung aufrecht erhalten ist. Der Art. 2 lautet: „In dem Gesamtverein bleiben diejenigen Staaten oder Gebietsteile einbegriffen, welche dem Zoll- und Handelssystem der vertragenden Teile oder eines von ihnen angeschlossen sind, unter Berücksichtigung ihrer auf den Anschlußverträgen beruhenden besonderen Verhältnisse.“ Hierdurch wird nicht nur die Ausdehnung des Zollgebietes auf außerdeutsche Gebiete anerkannt, sondern zugleich auch die Berücksichtigung der Anschlußverträge hinsichtlich dieser Gebiete zugestanden. Der Artikel unterscheidet zwei Arten von Annexen, je nachdem dieselben dem Zoll- und Handelssystem der Gesamtheit oder einem der beteiligten Staaten angeschlossen sind; beide Arten sind vorhanden.

---

209) Den Gegensatz dazu bilden die sogenannten „Zollausschlüsse“; das sind Gebietsteile, die, trotzdem sie Bestandteile des Reichsgebietes bilden, außerhalb der deutschen Zollgrenze liegen. Zur Zeit sind folgende Zollausschlüsse vorhanden: Helgoland und die Hafenanlagen von Geestemünde, mehrere badische Gemeinden in den Kreisen Konstanz und Waldshut, ferner das Zollausschlußgebiet Bremen und Bremerhaven, endlich ein Teil von Cuxhaven, das Freihafengebiet von Hamburg-Altstadt mit Steinwärder, Veddel, kl. Grasbrook.

210) Beide in den Allgäuer Alpen.

211) Bundesgesetzbl. d. Norddeutschen Bundes 1867 S. 81.

Das Großherzogtum Luxemburg ist durch Staatsvertrag [212]) „dem Zollsystem des Königreichs Preußen und der mit diesem zu einem Zollverein verbundenen Staaten" beigetreten und hat gleichzeitig auf jede Mitwirkung bei der Verwaltung und Entwicklung der Zollvereinsangelegenheiten verzichtet, seine Vertretung in dieser Hinsicht vielmehr auf Preußen übertragen. Der Vertrag ist aber von Preußen zugleich im Namen der übrigen Zollvereinsstaaten abgeschlossen und von den letzteren ratifiziert worden; er begründete demnach ein Gemeinschaftsverhältnis zwischen Luxemburg und sämtlichen Vereinsmitgliedern. Nach Einführung der Reichsverfassung trat an die Stelle der letzteren das Reich, d. h. an die Stelle des Vereins der Bundesstaat. Anerkannt wurde die Fortdauer des Rechtsverhältnisses in dieser Gestalt durch die Übereinkunft mit dem Reiche wegen Übernahme und Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen durch die Kaiserlich deutsche Eisenbahnverwaltung vom 11. Juni 1872 § 14 [213]), in welchem zugleich die Kündigung desselben ausgeschlossen wurde, solange die erwähnten Eisenbahnen von einer Reichsbehörde verwaltet und betrieben werden, d. h. mindestens bis zum 31. Dezember 1912. Durch den Vertrag ist zwischen dem Reich und Luxemburg der gegenseitige Anspruch auf freien Verkehr und Gemeinschaft der Zollverträge begründet.

Die Tiroler Gemeinde Jungholz dagegen ist seit dem 1. Juli 1868 [214]) nur dem „bayerischen Zoll- und indirekte

212) Der erste Vertrag ist geschlossen unter dem 8. 2. 1842. Er ist dann mehrfach erneuert unter dem 2. 4. 1847, 26./31. 12. 1853, 20./25. 10. 1865 (Gesetzsamml. f. d. preuß. Staaten 1842 S. 92, 1847 S. 283, 1854 S. 155, 1866 S. 207).

213) Reichsgesetzblatt 1872, S. 330, besonders S. 337.

214) Vgl. die Bekanntmachung vom 5. Juli 1868 (Regierungsblatt für das Königreich Bayern 1868, S. 1183).

Steuersystem" angeschlossen auf Grund des zwischen Bayern und Österreich vereinbarten Vertrages vom 3. Mai 1868 [215]). Durch diesen Vertrag werden Rechte und Pflichten nur zwischen Bayern und Österreich begründet; dem Reich gegenüber hat er nur mittelbar eine Wirkung, indem Bayern so angesehen wird, als gehörte die Gemeinde Jungholz zu seinem Gebiete.

Da der Art. 2 des Zollvereinigungsvertrages vom 8. Juli 1867 lediglich von den schon damals angeschlossenen Gebietsteilen spricht, so konnten neue Zollanschlüsse nicht mehr einseitig durch Verträge der Bundesstaaten, sondern nur noch durch Verträge des Reiches geschaffen werden, woraus sich die Verschiedenheit des Verfahrens bei Jungholz und bei Mittelberg erklärt [216]).

Die Vorarlbergische Gemeinde Mittelberg ist nämlich nicht — wie Jungholz — dem „bayerischen Zoll- und indirekte Steuersystem", sondern dem „Zollsystem des Deutschen Reiches" angeschlossen [217]). Gleichzeitig ist Mittelberg an das in Bayern bestehende System der Besteuerung des Bieres und Essigs mittelst besonderen Übereinkommens zwischen Bayern und Österreich-Ungarn ebenfalls vom 2. Dezember 1890 angeschlossen worden [218]). In diesem Fall sind also zwischen dem Deutschen Reich und Österreich unmittelbare Vertragsbeziehungen ge-

215) Verträge und Verhandlungen V S. 478, Regierungsblatt für das Königreich Bayern 1868, S. 1245.

216) Die Verhandlungen wegen Jungholz waren schon 1867 im Gange, vgl. Delbrück S. 8.

217) Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn v. 2. 12. 1890 (RGBl. 1891 S. 59).

218) Dieses Übereinkommen ist durch Bekanntmachung des Königlich bayerischen Staatsministeriums, des Königlichen Hauses und des Äußern vom 8. 4. 1891 veröffentlicht in Gesetz und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern 1891 S. 145.

gründet. Tatsächlich freilich werden beide österreichische Gemeinden hinsichtlich der Zölle und indirekten Steuern gleich behandelt, als gehörten sie zu Bayern.

2. Die Verbindungen mit gesetzlicher Grundlage.

§ 12.

Die Strombauverbände nach dem Reichsgesetz vom 24. 12. 1911.

Während die bisherigen Verwaltungsgemeinschaften auf Staatsverträgen beruhten, sind die nunmehr zu besprechenden Strombauverbände unmittelbar durch Gesetz begründet. Dadurch unterscheiden sie sich von ähnlichen Verbänden mit wirtschaftlich-finanziellen Zwecken, die es in der deutschen Wirtschaftsgeschichte schon früher gegeben hat, wie z. B. den Zollverbänden und Steuervereinen in der Zeit vor Begründung des Deutschen Reiches. Diese hatten mit den Strombauverbänden die sozietäre Grundlage gemeinsam; sie waren keine Korporationen, keine Rechtspersönlichkeiten, sondern nur Verwaltungsgemeinschaften [219]). Der genossenschaftliche Gedanke ist es, der zur Bildung der Strombauverbände geführt hat und demgemäß fortwährend in den Verhandlungen des Reichstages zum Ausdruck kam [220]).

---

219) Vgl. die Motive zum Entwurf S. 24, in den Anl. zu d. stenogr. Ber. d. Reichst. Bd. 277 Nr. 527.

220) Abg. Dr. Zehnter in der Sitzung v. 15. 11. 1911 (Sten. Ber. Bd. 268 S. 7885 D), Bayer. Ministerialrat v. Graßmann in der Sitzung v. 16. 11. 1911 (Sten. Ber. Bd. 268 S. 7926 A); vgl. ferner den Bericht der 19. Komm. in den Anlagen zu den Sten. Ber. Bd. 282, Nr. 1127, bes. S. 5692.

Durch Art. II § 1 des Reichsgesetzes vom 24. 12. 1911 [221]), betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben sind drei solcher Strombauverbände geschaffen worden: für die Gemeinschaftsströme Rhein, Weser und Elbe. Zum Rheinverbande gehören sechs Staaten: Preußen, Bayern, Württemberg, Baden, Hessen und Elsaß-Lothringen; zum Weserverbande fünf, nämlich: Preußen, Oldenburg, Braunschweig, Lippe und Bremen; und zum Elbverbande gleichfalls fünf Gliedstaaten: Preußen, Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt und Hamburg. Demnach ist die Institution der Strombauverbände nicht für alle gemeinsamen Wasserstraßen, sondern nur für die drei genannten Stromgebiete, und auch nur für die in § 1 ausdrücklich genannten, in diesen Stromgebieten belegenen Wasserstraßen errichtet. Die übrigen gemeinsamen Wasserstraßen fallen nicht unter Art. II des Gesetzes vom 24. 12. 1911; sie sind vielmehr der partikularen Zuständigkeit uneingeschränkt in derselben Weise unterstellt, wie die ausschließlich einem Bundesstaate zugehörigen Schiffahrtswege. Das gilt z. B. für die Preußen und Lippe gemeinsame Lippe, für die Preußen und Mecklenburg gemeinsame Havel, für die Preußen und Lübeck gemeinsame Trave und für eine Anzahl von kleineren gemeinsamen Flüssen. Hier würde also die gleichmäßige Tarifierung und die gemeinsame Finanzierung von Stromverbesserungen aus dem Ertrage von Schiffahrtsabgaben, ebenso wie vor dem Gesetz vom 24. 12. 1911 bei allen gemeinsamen Flüssen, nur durch Staatsverträge zu erreichen sein.

In der territorialen Gestaltung der Strombauverbände sind drei Bezirke zu unterscheiden. Der weiteste umfaßt die Gesamt-

221) Reichsgesetzblatt 1911 S. 1137.

heit der nach Art. II § 1 unter die Zuständigkeit eines Verbandes fallenden Flußstrecken, der engere die durch § 2 für abgabepflichtig erklärten und der engste diejenigen, für die der Verband nach § 3 seine Mittel zur Verfügung stellen muß. Die nicht im engsten Bezirk liegenden Wasserstraßen der beiden weiteren Zonen sind Gegenstände der fakultativen Betätigung der Verbände, in dem Sinne, daß die Verbände durch autonome Beschlußfassung die Finanzierung von Stromverbesserungen für solche Flußstrecken beschließen können. Diese Befugnis besteht außerdem hinsichtlich weiterer über das Programm des § 3 hinausgehenden Verbesserungen an den dort genannten Flußstrecken.

Über den Zweck der Strombauverbände finden sich mehrfach charakteristische Äußerungen. Das Gesetz selbst sagt [222]), zur Aufbringung von Mitteln für die Verbesserung und Unterhaltung der — besonders bezeichneten — natürlichen Wasserstraßen in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und der Elbe im Interesse der Binnenschiffahrt sollen die beteiligten Staaten je einen Stromverband bilden. Es soll mittels des Zusammenschlusses den schwächeren Staaten der Ausbau und die Unterhaltung ihrer Stromstrecken gesichert werden; ohne solidarisches Vorgehen werde ein solches wohl überhaupt nicht möglich sein; weiter aber wird nur dadurch, daß die in Frage kommenden Staaten einen solchen Zweckverband bilden, die gleichmäßige Erhebung von Abgaben innerhalb des Stromgebietes gewährleistet, obwohl dieses zu mehreren Gliedstaaten gehört [223]). Es wird mit Hilfe dieser Institution [224]) die Kraft der Gliedstaaten zusammengefaßt, ihre verschiedenen Interessen

222) Art. II, § 1.

223) Minister v. Breitenbach in der Sitzung v. 15. 11. 1911. (Sten. Ber. Bd. 268, S. 7894).

224) Vgl. Bericht der 19. Kommission S. 57 ff.

werden damit gewissermaßen auf einen einheitlichen Nenner gebracht; dieser genossenschaftliche Organismus hat als notwendige wirtschaftliche Grundlage die Interessengemeinschaft.

Es nehmen also die Gliedstaaten für sich Strombauten vor; diese sind in Art. 2 § 3 des Gesetzes festgelegt, müssen demnach zunächst in Angriff genommen werden. Geschieht das, dann werden von den Strombauverbänden Befahrungsabgaben [225]) erhoben. Der Ertrag dieser Abgaben fließt in gemeinsame Stromkassen und wird von denselben an die Verbandsstaaten im Verhältnis ihrer Aufwendungen, die sie für die gesetzlich festgelegten oder später gemäß § 5 neu übernommenen Strombauten gemacht haben, verteilt [226]). Hierbei haben die Verbandsstaaten keinen Anspruch auf vollen Ersatz ihrer im Interesse der Schiffahrt aufgewandten Strombaukosten; sie haben nur die Zuwendung eines diesen Kosten entsprechenden Anteils an den Einnahmen der Strombaukassen zu beanspruchen [227]). Man darf die Zweckverbandsidee nicht deshalb für wertlos halten oder ihr nur eine formale Bedeutung beilegen, „weil die Baulast nicht auf die Verbände übergehen, sondern bei den Einzelstaaten verbleiben soll. Dieser Einwand trifft nicht das Wesen der Sache, weil die Verbände ja die Strombautätigkeit der Einzelstaaten dadurch anregen und fördern, den Landtagen den Entschluß zur Bewilligung von Strombaukosten dadurch erleichtern sollen, daß sie die Deckung des Zinsendienstes und der Unterhaltungskosten in Aussicht stellen" [228]). „Ein Widerspruch zwischen den Strombauverbänden als Finanzierungsanstalten

225) Gemäß § 12 auf den § 2 detaillierten Strecken.
226) Geregelt durch § 4.
227) § 10.
228) Bericht der 19. Kommission S. 87.

und den Einzelstaaten als Bauherrn besteht nicht; diese bringen die Bausummen auf, die Zinsenlast und Amortisation übernimmt der Verband" [229]).

Der erste Entwurf des Gesetzes bestimmte in Art. 2 § 9: „Tritt ein nach § 8 zum Beitritte berechtigter Staat dem Zweckverbande nicht bei, so kann er, sofern dies zur Verwirklichung der Zwecke des Verbandes erforderlich ist, von dem Bundesrate verpflichtet werden, dem Zweckverbande beizutreten und Stromverbesserungen zu dulden oder nach seiner Wahl vorzunehmen. Dem verpflichteten Staate dürfen Ausgaben nicht erwachsen." Gegen die in dieser Bestimmung enthaltene Befugnis des Bundesrats, einen Zwang gegen einzelne Bundesstaaten auszuüben, veröffentlichten die badische und sächsische Regierung, noch bevor der Bundesrat zum Entwurfe Stellung genommen hatte, eine ungewöhnlich scharfe Denkschrift [230]). Da der Schein einer Vergewaltigung der Gliedstaaten vermieden werden sollte, bestimmte der zweite Entwurf in Art. 2 § 5 — nunmehr im Gesetz Art. 2 § 6 —: „Die Selbständigkeit der Staaten auf dem Gebiete des Strombaues bleibt unberührt. Eine Verpflichtung der Staaten zur Aufwendung von Mitteln für die Verbesserung und Unterhaltung von Wasserstraßen wird durch dieses Gesetz nicht begründet." Etwas ist somit abgeändert worden: der Gliedstaat kann nicht gezwungen werden, „dem Zweckverbande beizutreten und Stromverbesserungen zu dulden oder nach seiner Wahl vorzunehmen," aber es ist doch ersichtlich, daß man damit nur einen Schlag ins Wasser geführt hat. Die Freiheit der Gliedstaaten bleibt auch weiterhin nach dem neuen

---

229) Bericht der 19. Kommission S. 60.

230) Unterstützt wurde sie von der erregten Schrift Otto Mayers, Schiffahrtsabgaben II, Tübingen 1910.

Gesetz recht prekär; der Zwang, dem Strombauverband beizutreten, entfällt nämlich nur unter der Voraussetzung, daß ein Gliedstaat keine „Mittel aufbringt für die Verbesserung und Unterhaltung der — besonders bezeichneten — Wasserstraßen in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und der Elbe im Interesse der Binnenschiffahrt“ [231]). Tut ein Gliedstaat es aber, und schließlich muß es jeder tun, durch dessen Gebiet die genannten Ströme fließen, dann ist er ipso iure Mitglied des betreffenden Strombauverbandes und muß gemäß den festgelegten Normen des Gesetzes handeln.

Die Strombauverbände haben eigene Organe, den Verwaltungsausschuß und den Strombeirat. Ersterer ist das gemeinsame Organ der am Stromgebiet beteiligten Staaten, letzterer die selbständige Vertretung der Verkehrsinteressenten. Es ist indessen nicht richtig den Strombauverband mit dem Reich und die beiden Organe mit Bundesrat und Reichstag zu vergleichen [232]). Denn die Stellung des Bundesrates ist in dem Gefüge des Deutschen Reiches — als eines Staates — eine durchaus andere als die des Verwaltungsausschusses im Strombauverband; und ebenso verhält es sich mit Reichstag und Strombeirat. Der Stromverband ist viel zu lose, als daß sich der genannte Vergleich aufrecht erhalten ließe; er ist kein kleines Reich, keine juristische Person des öffentlichen Rechts, sondern ein öffentlichrechtliches besonderes Rechtsverhältnis unter den zusammengeschlossenen Gliedstaaten. Diese bestellen, so wie es nach dem Gesetz vorgesehen ist, „Verbandsorgane“ [233]) für den

231) Art. II § 1 des Gesetzes vom 24. Dezember 1911.

232) Abg. Gerstenberger in der Sitzung v. 15. November 1911 (Sten. Ber. Bd. 268 S. 7882 C).

233) Motive zum Entwurf S. 27.

Zweckverband, welcher den Gliedstaaten lediglich dient, in nichts aber — selbst wenn er als ein reiner Zwangsverband gestaltet worden wäre, wie es ursprünglich die Absicht war — die Macht der beteiligten Gliedstaaten beeinträchtigt.

Für den Zeitpunkt, mit dem das Gesetz vom 24. Dezember 1911 in Kraft treten soll, bestimmt Art. 7, daß derselbe durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats festgesetzt werden muß; dieser Zeitpunkt kann hinsichtlich der Bestimmungen des Art. 2 abweichend von dem nach Absatz 1 gewählten Zeitpunkt und für die einzelnen Stromgebiete verschieden festgesetzt werden. Demgemäß ist durch Kaiserliche Verordnung vom 29. April 1912 [234]) das Gesetz zum 1. Mai 1912 mit Art. 1 und 3—7 für das ganze Reichsgebiet und mit Art. 2 für das Stromgebiet der Weser in Kraft gesetzt worden; für die Stromgebiete des Rheins und der Elbe konnte Art. 2 noch nicht in Kraft treten, da hier zuvor die internationale Regelung der im Gesetz behandelten wirtschaftlichen Frage erforderlich ist.

234) Reichsgesetzblatt 1912 S. 259.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 059097227